



UFFICIO STORICO STATO MAGGIORE DELLA DIFESA

VINCENZO GRIENTI - LEONARDO MERLINI



A SCUOLA SUL MARE

NAVI ASILO E GRANDE GUERRA NEI DOCUMENTI
DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

ROMA 2019



I marinaretti di Nave *Scilla* imparano a leggere e a scrivere



"Nave *Caracciolo*" i "caracciolini" sul ponte insieme a Giulia Civita Franceschi



UFFICIO STORICO STATO MAGGIORE DELLA DIFESA

Vincenzo Grienti – Leonardo Merlini

A SCUOLA SUL MARE

**Navi Asilo e Grande Guerra
nei documenti
dell'Ufficio Storico della Marina Militare**

ROMA 2019

Il volume è stato realizzato grazie al contributo dello
STATO MAGGIORE DELLA DIFESA
V° Reparto – Ufficio Storico



UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Giosuè ALLEGRI – Capo Ufficio

SEZIONE EDITORIA – U.S.M.M.

Nicola HAZIDIMITRIOU – Coordinamento Editoriale

Paola NOLI – Segreteria

Ricerca Iconografica

Salvatore GRASSO – Francesco MATRONE

Pubblicato nel 2019 dall'Ufficio Storico della Marina Militare
Via Taormina, 4 – 00135 – ROMA

2019 © Copyright – MINISTERO DELLA DIFESA

UFFICIO STORICO – V° REPARTO S.M.D.

Salita S. Nicola da Tolentino, 1/B - Roma

ISBN 978-88-99642-13-6

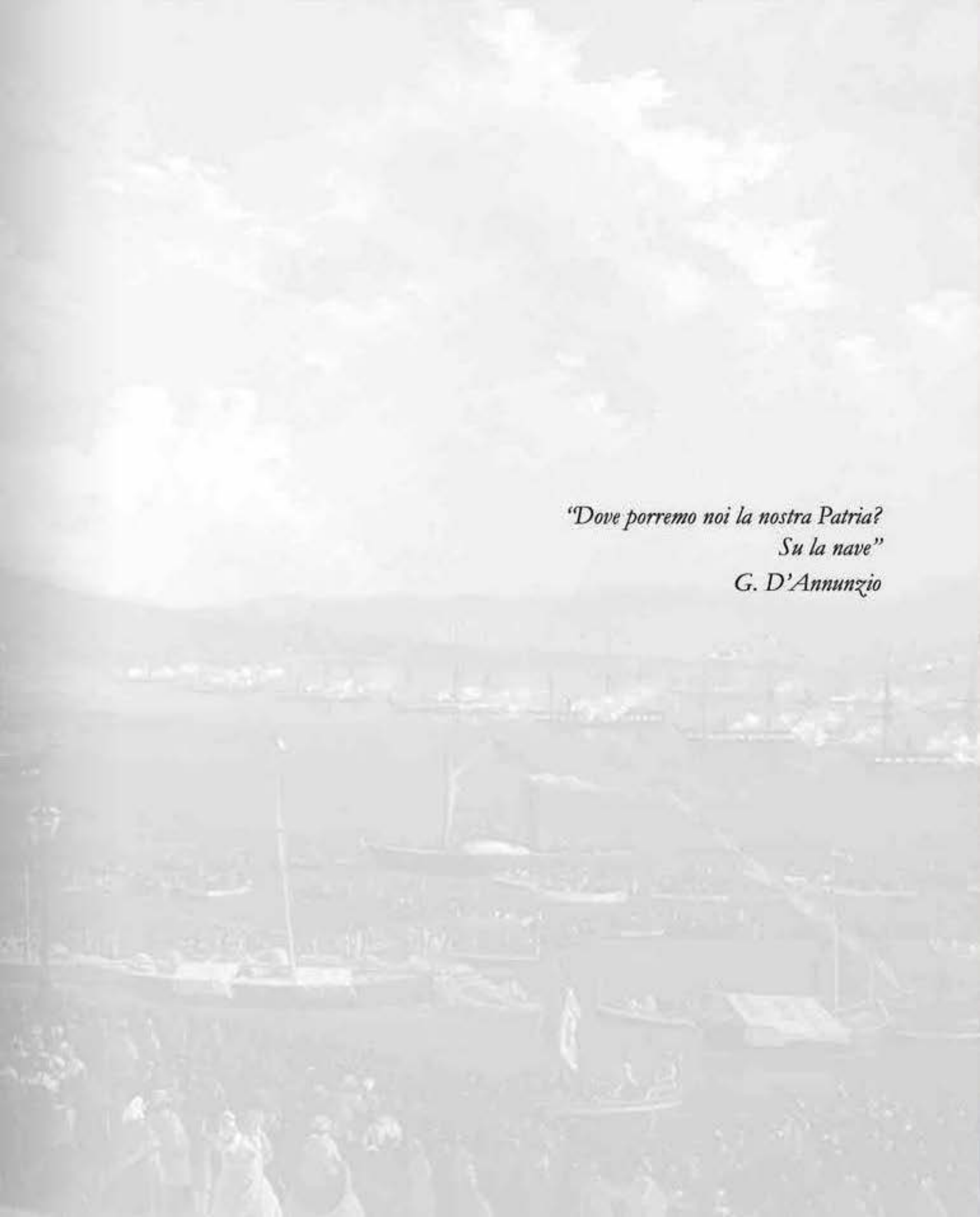
Stampato nel Febbraio 2019 da Artù Grafiche Picene s.r.l.
Via Vaccareccia, 57 – 00071 POMEZIA (RM)

Tutti i diritti riservati. Vietata anche la riproduzione parziale senza autorizzazione



INDICE

Presentazione	Pag.	I
Prefazione	”	III
Introduzione	”	V
Premessa	”	VII
Capitolo 1 La Regia Marina nello scenario della Grande Guerra	”	13
Capitolo 2 A scuola sotto le bombe a bordo della <i>Scilla</i>	”	29
Capitolo 3 Il reportage di Matilde Serao a bordo di Nave <i>Caracciolo</i>	”	45
Capitolo 4 L’Opera nazionale di Patronato per le Navi Asilo e la legge 576/2 giugno 1914	”	65
Capitolo 5 Le navi-asilo e il “potere marittimo”	”	105
Conclusioni	”	131
Postfazione	”	133



*"Dove porremo noi la nostra Patria?
Su la nave"
G. D'Annunzio*

PRESENTAZIONE

È con vivo piacere che, in qualità di Capo Ufficio Storico della Difesa, presento il volume *A scuola sul mare*, realizzato dal Comandante Leonardo Merlini e dal giornalista Vincenzo Grienti.

Il libro racconta l'esperienza pregevole delle "navi asilo", realizzata dalla Regia Marina già diversi anni prima della Grande Guerra, ossia nel 1883, e poi consolidata a ridosso del primo conflitto mondiale.

Il 28 giugno del 1912, l'allora Ministro della Marina, Paolo Thaon di Revel, propone di costituire il Consorzio fra Ministero della Marina, dell'Interno, della Pubblica Istruzione e di alcuni enti locali della città di Napoli per l'esercizio di una "nave asilo" sull'unità *Caracciolo*.

Il 21 giugno del 1914 nasce l'Ente morale "Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo" *Caracciolo* e *Scilla* con sede a Roma presso il Ministero della Marina.

Quell'esperienza permise a moltissimi orfani di studiare e imparare un mestiere ma soprattutto li preparò ad affrontare con fiducia la vita, grazie all'insegnamento dei profondi valori etici posti a fondamento della stessa Regia Marina, valori ereditati e gelosamente custoditi oggi dalla Marina Militare.

L'impegno fornito dalla Regia Marina rappresenta dunque una conferma della rilevanza di un'attività non solo prettamente tecnico-militare ma profondamente protesa verso il sociale.

Delle "navi asilo", definite anche come le "Montessori del mare", il volume dà un quadro molto chiaro, arricchito da numerosi documenti dell'Ufficio Storico della Marina e da altre fonti, come ad esempio il reportage che la nota giornalista e scrittrice Matilde Serao, a bordo della *Caracciolo*, scrive nel 1913.

È stato quindi un esperimento di alto valore sociale destinato a protrarsi nel tempo fino al 1928, quando questo istituto educativo viene inserito nell'Opera Nazionale Balilla.

Non mi resta che augurare una buona lettura.

Capitano di Vascello Michele Spezzano
Capo Ufficio Storico dello Stato Maggiore della Difesa

PREFAZIONE

La Marina Militare ha scritto pagine avvincenti nella storia del Novecento come l'impresa di Premuda di Luigi Rizzo, una delle più significative ed ardite azioni compiute nel corso della prima guerra mondiale e celebrata ogni anno per la Giornata della Marina, ma anche centinaia di capitoli poco conosciuti che hanno esaltato le capacità di uomini e mezzi prima, durante e dopo i due conflitti mondiali.

La storia delle "navi asilo" è frutto di una appassionata ricerca congiunta del comandante Leonardo Merlini e del giornalista Vincenzo Grienti nell'archivio storico della Marina Militare. Il saggio storico *A scuola sul mare* racconta, attraverso documenti e fotografie dell'epoca, una tematica che potrebbe sembrare insolita per quanti si occupano a vario titolo di storia navale, ma che risulta invece originale e coinvolgente.

Come ben sottolinea nella prefazione il Professore Mariano Gabriele - tra i più quotati navalisti italiani ed europei - un saggio storico sulla Regia Marina e le "navi-asilo" negli anni a cavallo tra la neutralità italiana e lo scoppio del primo conflitto mondiale spiega come "la Marina italiana non si adoperò solo in azioni eroiche e vincenti come l'azione di Premuda, la beffa di Buccari, il salvataggio dell'esercito serbo, la difesa di Venezia e le battaglie con i sommergibili che contribuirono alla vittoria dell'Italia, ma contribuì pure a sostenere un'opera educativa, sociale e culturale ripartendo dagli ultimi e dai più indifesi: i bambini e i ragazzi sbandati".

Il libro, nel raccontare la storia di queste particolari unità che educarono alla vita e alla professione centinaia di ragazzi, strappandoli dalle maglie della criminalità e da sicura emarginazione sociale, celebra la "cultura dell'equipaggio", valore fondamentale su cui da sempre poggia la Marina.

Equipaggio formato da uomini (e oggi anche donne) e forgiato dal mare. Una relazione, quella tra l'uomo e il mare, che si incarna nella Marina Militare, Forza Armata dalle grandi tradizioni, fatta di uomini portatori di accoglienza, solidarietà, prossimità e aiuto alla persona umana.

Su questa scia gli autori, trattando un argomento storico, mettono in evidenza quella capacità della Marina di "ricordare il passato per costruire il futuro". Non uno slogan, ma un impegno concreto che, oggi come ieri, pone la Forza Armata a fianco dei più deboli. Il sostegno alla Fondazione Francesca Rava - N.P.H. Italia Onlus in aiuto ai bambini in condizioni di disagio, l'esperienza di tanti bambini e ragazzi speciali vissuta a bordo di *Nave Italia* ogni estate lungo le coste italiane, le iniziative di diffusione della cultura marittima con Marevivo e il progetto *Delfini Guardiani* che si integrano a tutti quei momenti di incontro e di riflessione culturale, come il Museo Navigante, tesi a coinvolgere scuole e università in attività educative che mettono al centro il rispetto dell'ambiente e del mare, ma soprattutto il rispetto della dignità della persona.

Per citare una frase nella post-fazione del libro a firma dell'Ordinario Militare Monsignor Santo Marciànò "educare, forse lo si dimentica spesso, è un verbo che va coniugato in prospettiva integrale: significa far emergere l'umanità e aiutare a svilupparla; significa rispettare l'uomo, accoglierlo con i suoi bisogni, promuoverlo nelle sue potenzialità e insegnare a ciascuno il rispetto della propria dignità".

Più di cento anni fa le “navi asilo” rappresentarono una fucina di questi valori che ancora oggi vengono portati avanti dai marinai, uomini e donne, impegnati a vari livelli e in diversi scenari per portare alto il profilo dell'Italia sul territorio nazionale e all'estero.

Contrammiraglio Fabio Agostini
Capo Ufficio Pubblica Informazione Marina Militare

INTRODUZIONE

Gia in un'opera precedente gli Autori avevano dedicato un capitolo alle navi radiate per vetustà dalla flotta e destinate dalla Marina ad "accogliere trovatelli, orfani, figli di pescatori morti in guerra o in mare a seguito di naufragio e giovani carcerati che avevano bisogno di un'educazione". Furono queste le navi-asilo che, ancorate nelle città di mare italiane, accolsero ragazzi e bambini, togliendoli dalla strada e dai suoi pericoli, per educarli alla cultura del mare. Non vi furono così in Italia, neanche come conseguenza di situazioni particolarmente disperate, quei *ninos da rua* che senza interventi si sarebbero potuti produrre. Sottratti alla fame ed al rischio dello sfruttamento criminale, a bordo di quelle vecchie unità i minori conoscevano il senso della comunità e anche quelli – non molti, perché la maggior parte non avevano mai goduto di un contesto familiare – che non potevano ritrovare le loro famiglie perdute potevano salvarsi dai pericoli esterni e dalla condizione di solitudine entrando a far parte di una piccola società, o grande famiglia, che sulle navi garantiva loro protezione, istruzione e prospettive di futuro.

A favore degli orfani della gente di mare vi erano stati, nel passato, non rari casi di interventi pubblici diretti solo a loro – condizione dirimente era l'origine marinara – e imperniati su orfanotrofi siti in edifici di terra, anche se prossimi al mare (1); in quegli interventi pubblici si poteva riconoscere, accanto al motivo sociale, anche un interesse dello Stato ad alimentare per l'avvenire un afflusso di marinai. Il solo vero precedente dell'esperienza italiana veniva non a caso dal Regno Unito, dove le *training ships* della *Royal Navy* avevano accolto, addestrato e istruito ragazzi sbandati, il cui naturale sbocco lavorativo era la Marina militare o quella mercantile. Il *Ganges*, già nave ammiraglia della stazione navale britannica di Valparaiso, fu convertita in *training ship* e impiegata nel nuovo servizio dal 1865, ospitando ragazzi sbandati a Mylor Harbour, vicino Falmouth. L'esito positivo dell'esperimento ne indusse la replica e la moltiplicazione. In Italia le navi-asilo, decollate durante la guerra di Libia e patrocinate da Thaon di Revel che da Capo di S.M. le avrebbe particolarmente incentivate, realizzavano il vaticinio dannunziano che voleva sulle navi la Patria.

Gli ospiti-membri di queste comunità galleggianti – che non avevano alle spalle un racconto di vita che valesse la pena salvare, ma storie di sofferenza e di miseria quando non di male e di sopraffazione – trovavano a bordo davvero una vita nuova. Nella 95ª lettera morale a Lucilio, Seneca scrive che "spesso ciò che viene dato è poca cosa, mentre è grande quel che ne consegue" (2) e quando si confronta il non grande sacrificio che comportò la rinuncia a demolire vecchie unità inservibili per continuare a usarle accogliendovi bambini e ragazzi, è dei riflessi dell'operazione su queste persone che bisogna far conto per giudicare. La garanzia di una crescita in ambiente sano per soggetti la cui debolezza era purtroppo estrema a causa dell'età, della povertà e della solitudine, assunse davvero il valore di un salvataggio. E mano a mano che dal soddisfacimento delle necessità più elementari di alloggio e di mantenimento i piccoli ospiti divennero allievi e attraverso l'istruzione morale e professionale acquisirono una capacità autonoma di vivere da membri normali della società, si aprirono per loro prospettive nuove e insospettati orizzonti. Così i piccoli abbandonati conobbero sogni destinati ad avverarsi: prima, tra le macerie di case crollate o in angoli oscuri e pericolosi delle città c'era posto solo per incubi e per paure. La vita nella casa sul mare consentì invece il graduale recupero delle ricchezze interiori di ciascuno e ne fortificò la libera volontà, consentendo alla personalità di ciascuno di svilupparsi.

Come noto, gran parte di loro, rispondendo a un richiamo interiore di libera scelta, si orientarono al mare: recuperavano in tal modo una tradizione familiare che gli anni trascorsi a bordo di una nave, anche ferma in un porto, avevano consentito di ritrovare, e di ritrovarla disponendo della preparazione specifica necessaria. Questo passaggio fondamentale, questa palingenesi della vita, è ben compresa dalla sensibilità degli autori che nello scegliere i documenti che arricchiscono il testo hanno avuto la mano felice.

Bambini e ragazzi non dimenticarono mai quelle vecchie unità che erano state la loro salvezza, né dimenticarono chi le aveva proposte e sostenute. Quando il Grande Ammiraglio morì, quelli di loro che potevano vennero a Roma, per i funerali di Paolo Thaon di Revel nella basilica-tempio di Santa Maria degli Angeli. E videro senza lacrime – come avrebbe voluto l'ammiraglio – giungere su un affusto di cannone la bara avvolta nel tricolore, mentre le bande militari suonavano l'inno del Piave e fin dagli aerei che volavano bassi cadevano fiori (3). Se le navi-asilo avevano realizzato una maniera peculiare della Marina di amare i figli più diseredati del popolo, nella conquistata condizione di cittadino questo amore tornava, moltiplicato, in ciascuno di loro.

Mariano Gabriele

(1) Si possono citare, ad esempio, i Convitti del Conservatorio di S. Maria di Conto e di S. Giuseppe a Chiaia a Napoli, riservati fin dal tempo di Carlo di Borbone ad orfani il cui genitore fosse stato in servizio nella Marina; gli allievi venivano chiamati "Pilotini" per la loro istruzione nautica, cfr. D. Formicola e C. Romano, *Storia della Marina da Guerra dei Borboni di Napoli*, Roma, USMM, 2005, vol. I, tomo 2, pp. 369-72; per la Francia del Secondo Impero cfr. M. Battesti, *La Marine del Napoléon III*, Paris, Service Historique de la Marine, 1997, tome I, pp. 454-59.

(2) Seneca, *Lettere morali*, Milano, Mondadori, 2007, 95, 60.

(3) E. Ferrante, *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, supplemento della *Rivista Marittima*, 1989, n. 8-9, agosto-settembre, p. 144.

PREMESSA

L'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare non è solo luogo fisico in cui minuziosamente e con sapienza vengono custoditi, conservati e resi disponibili i documenti, le fotografie, i libri, i bollettini e le riviste che raccontano la storia di unità navali ed equipaggi. Esso è un baule prezioso, utile a preservare la memoria nella consapevolezza che dal passato è possibile costruire un futuro migliore. La tradizione navale militare italiana è ricca di episodi nascosti depositati da scoprire e rileggere. La storia che qui si propone è il racconto di fatti, luoghi e persone che cento anni fa durante la prima guerra mondiale furono protagonisti di un'esperienza tanto entusiasmante quanto originale: quella delle "navi asilo".

Queste scuole galleggianti e di marinaretti che trascorsero a bordo parte della loro vita sono state raccontate sporadicamente in articoli giornalistici e in diversi servizi televisivi oltre che da qualche interessante documentario. Nel 2016, all'interno del volume *Obiettivo Grande Guerra. Gli scatti della Regia Marina sul fronte navale, aereo e terrestre*, pubblicato dall'Ufficio Storico della Marina Militare, un intero capitolo è stato dedicato alle "navi asilo" corredandolo con fotografie, alcune delle quali mai pubblicate, conservate presso la Fototeca dell'USMM. Tuttavia un lavoro storico-divulgativo che, in modo organico e approfondito, tenesse conto della nascita e dello sviluppo dell'esperienza delle "navi asilo" durante la Grande Guerra ripercorrendone le alterne vicende anche e soprattutto attraverso il materiale d'archivio disponibile presso l'USMM, si rendeva necessario.

L'idea di effettuare una ricerca approfondita e organica, concentrandosi su un preciso periodo storico, quello che va dal 1914, anno dello scoppio del primo conflitto mondiale, fino alla sua conclusione nel 1918, si è fatta strada man mano che affioravano le storie di questi "Montessori del mare" che, sostenuti dall'ammiraglio Paolo Thaon di Revel e dalla Regia Marina, riuscirono in un'impresa educativa che continuò ad essere condotta nonostante le difficoltà logistiche, il disagio e i pericoli che comportano dall'essere una nazione in guerra. Per questo particolare storico, cioè dell'eroica azione educativa che avvenne a bordo di queste unità in periodo di belligeranza, e per l'incoraggiamento ricevuto da diversi ambiti del vivere militare, civile e accademico, si è scelto di trattare il tema delle "navi-asilo" inquadrandolo come attività antesignana del concetto di *dual use* svolta dalla Marina militare.

Queste scuole sul mare raccontano non solo la vita a bordo di bambini, ragazzi e giovani che impararono a leggere, a scrivere e un mestiere. Le pagine di questo libro illustrano un aspetto fondamentale e intrinseco della Marina italiana di ieri, di oggi e del futuro: l'importanza di fare equipaggio e di dare il proprio contributo anche davanti alle difficoltà dell'andare per mare. Una metafora, questa, ben presente negli uomini e nelle donne di mare, ma dalla quale le nuove generazioni possono trarre insegnamento come metafora del vivere civile e sociale.

L'impegno con il quale gli educatori, gli ufficiali e i sottufficiali della Regia Marina, accudirono e trasferirono nozioni teoriche e pratiche a migliaia di marinaretti "salvati" dalle periferie urbane ed esistenziali andò al di là dei risultati prospettati. Questa esperienza è da considerarsi propedeutica alla vita e al futuro di tanti ragazzi che intrapresero la carriera nella Marina mercantile, nella Regia Marina o molto semplicemente a terra attraverso attività commerciali e artigianali al termine della guerra.

Quello delle "navi-asilo" resta un aspetto non indifferente della storia della didattica e dell'insegnamento in ambito nautico, sia civile che militare. Basti pensare che, tolto il periodo del ventennio fascista, queste scuole sull'acqua furono gli embrioni degli istituti nautici italiani che trassero proprio dalla miccia innescata da Levi-Moreno, Garaventa,

Civita-Franceschi e tanti altri il deterrente necessario per prendere il largo lungo la scia di un'esperienza ancora valida e proposta ai giorni nostri.

Il saggio – pur non affrontando l'argomento da un punto di vista accademico o scientifico – è frutto di un lavoro di ricerca documentale, bibliografica e fotografica, rispettosa delle fonti e delle notizie reperite principalmente presso archivi e biblioteche, e si inserisce nel filone storico-divulgativo per la maggior parte derivante dall'Archivio e dalla Fototeca dell'Ufficio Storico della Marina. Quella delle "navi-asilo" è una storia che, seppur in fasi differenti e in poliedriche situazioni, è durata quasi un secolo e prosegue tutt'ora da parte della Marina con una continua opera e presenza in ambiti di carattere umanitario e sociale.

Vincenzo Grienti

Leonardo Merlini



CAPITOLO 1

**LA REGIA MARINA
NELLO SCENARIO DELLA
GRANDE GUERRA**

SCUDILA REDENZIONE GRAVETTA

LA REGIA MARINA NELLO SCENARIO DELLA GRANDE GUERRA

Il racconto che ruota attorno ai marinaretti che frequentarono, dalla fine dell'Ottocento fino alla seconda metà del Novecento, le "navi-asilo" è una storia di mare, di solidarietà, di accoglienza, di amicizia e di cura educativa nei confronti di bambini e ragazzi rimasti orfani, abbandonati e lasciati ai margini della società del tempo. L'esperienza vissuta e le relazioni che nacquero tra questi allievi speciali e i loro educatori fu di un'empatia tale che solo chi vive il mare può comprendere. Ed è proprio dall'intrinseco significato di empatia che occorre partire per capire le motivazioni che stanno a fondamento di queste scuole sul mare. L'empatia, infatti, è il coefficiente fondamentale di quella formula che amalgama tutti gli uomini e le donne che in tutti i tempi si sono trovati a vivere o a navigare a bordo di una nave. L'empatia è il generatore dell'umanità e delle storie umane che quotidianamente, anche oggi, viene sperimentata a bordo delle unità della Marina italiana. Da qui il sostegno da parte dei vertici della Regia Marina al progetto delle "navi-asilo". Solo se si tiene conto dell'empatia si può capire profondamente l'esperienza compiuta cento anni fa, in piena guerra e con le difficoltà del tempo.

È per tale ragione che storici, ricercatori, esperti e semplici appassionati ogni volta che ascoltano le vicende dei discoli e degli "scugnizzi" si meravigliano e si interrogano sul come e sul perché in Italia tutta la storia delle "navi-asilo" sia così poco conosciuta. Non sono solo i volti di fanciulli dediti alle pratiche quotidiane, allo studio e al gioco, che interessano coinvolgendo il lettore. Forse anche quello, ma ciò che colpisce di più di questa affascinante storia di ragazzi che frequentarono le scuole galleggianti è la grande voglia di portare il cuore oltre l'ostacolo della vita.

Nella cronologia della Grande Guerra, il 28 giugno del 1914, dopo l'uccisione a Sarajevo dell'arciduca Francesco Ferdinando, è il giorno della scintilla che fa divampare il fuoco di quella che fu definita dagli Stati Uniti

"Guerra europea", ma che invece valicò i confini del Vecchio Continente, coinvolgendo oltre le principali capitali europee anche altri Stati al di là del bacino del Mar Mediterraneo in una follia collettiva che sfociò in un bagno di sangue.

Il 1914 fu l'anno in cui le nazioni furono investite da uno strano entusiasmo e da uno stato di esaltazione patriottica. Basta leggere le testimonianze, i diari, le lettere di chi visse quei momenti per respirare l'aria di una euforia collettiva e smisurata fatta di sventolii di bandiere, di gente che lanciava fiori ai soldati che a loro volta li sistemavano sulla sommità della canna del fucile. Un'immagine che può essere rivista nei documentari in bianco e nero di quegli anni: ai bordi delle strade migliaia di persone salutavano questi "eroi che partivano per la guerra". Gli regalavano baci, e sigarette. Le donne sventolavano i fazzoletti bianchi. Erano madri e mogli, che con un velo di tristezza salutavano mariti e figli.

Benedetto XV definì "inutile strage" il conflitto a conferma di una tragedia umanitaria senza precedenti. Un esempio fu la battaglia di Verdun, nel nord della Francia. Questo fatto bellico diede il senso del culmine verso cui l'umanità si era spinta¹. Le notizie e le imma-

(1) Il 21 febbraio del 1916 è la data in cui i tedeschi sferrarono una dura battaglia nei pressi di una piccola cittadina del nord della Francia: Verdun. La battaglia di Verdun segnò un ulteriore passo verso la disumanizzazione dei soldati che presero parte alla Grande Guerra. Dopo dieci mesi di guerra e 700mila morti francesi e tedeschi, la linea del fronte era quasi esattamente com'era all'inizio della guerra. A Verdun, lungo la Somme e nelle Fiandre, la spaventosa combinazione di carneficina, disperazione umana e fango divenne il simbolo della Prima guerra mondiale. L'incubo dei campi della morte con gli uomini feriti sprofondati nel fango e destinati a morire per l'impossibilità da parte dei corpi medici di prestare soccorso mise a dura prova la disciplina degli eserciti. Alcuni soldati cercarono il modo di tornarsene a casa. Si aprì la questione delle diserzioni. Molti intrapresero la strada dell'auto-

gini fotografiche pubblicate dai quotidiani del tempo di centinaia di soldati francesi e tedeschi periti nel fango delle trincee francesi fece riflettere l'opinione pubblica provocando qualche ripensamento tra coloro che avevano salutato con goliardia e patriottismo la "chiamata alle armi". L'Italia, uscita dal conflitto italo-turco² da vincitrice, in un primo momento si dichiarò non belligerante. Poi, il 24 maggio del 1915, dichiarò guerra all'Austria-Ungheria.

Nel bel mezzo di questo conflitto la Regia Marina, sotto la spinta dell'ammiraglio Paolo Thaon di Revel,

lesionismo, altri si rifiutarono di combattere, altri ancora disertarono. Per tutti, le punizioni furono durissime. Chi disobbediva agli ordini doveva affrontare la corte marziale, ma ci furono anche molti processi sommari e la fucilazione immediata sul campo. Il 24 febbraio 1916 è anche la data di un'operazione che a Brindisi tutt'ora viene ricordata con una targa commemorativa, un'operazione silenziosa tanto quanto l'opera compiuta in ogni ora e in ogni circostanza dalle unità navali italiane. "Dal dicembre 1915 al febbraio 1916, le navi d'Italia, con cinquecento-ottantaquattro crociere, protessero l'esodo dell'Esercito serbo e, con duecento-due viaggi, trasero in salvo cento-quindecimila dei cento-settantacinquemila profughi che, dall'opposta sponda, tendevano la mano".

- (2) La guerra italo-turca fu combattuta dal Regno d'Italia contro l'Impero ottomano tra il 29 settembre 1911 e il 18 ottobre 1912, per conquistare le regioni nordafricane della Tripolitania e della Cirenaica. Furono le ambizioni coloniali che spinsero l'Italia ad occupare e sottomettere due province ottomane che nel 1934, assieme al Fezzan, avrebbero costituito la Libia, prima come colonia italiana, poi come Stato indipendente. Durante il conflitto fu occupato anche il Dodecaneso nel Mar Egeo. Quest'ultimo avrebbe dovuto essere restituito ai turchi alla fine della guerra, ma di fatto restò sotto l'amministrazione, seppur provvisoria, dell'Italia fino alla firma del Trattato di Losanna nel 1923 con cui la Turchia rinunciò a ogni rivendicazione riconoscendo la sovranità italiana sui territori conquistati durante la guerra. L'Italia uscì vincitrice dalla guerra anche per via del fatto che l'Impero ottomano si trovò notevolmente svantaggiato a causa dell'impossibilità di garantire rifornimenti al proprio contingente in Libia. Infatti quest'operazione poteva avvenire solo attraverso il Mediterraneo, ma la flotta turca non fu in grado di competere con la Regia Marina e così gli Ottomani non riuscirono ad inviare rinforzi alle province nordafricane. Pure se minore, questo evento bellico fu un importante precursore della prima guerra mondiale, perché contribuì al risveglio del nazionalismo nei Balcani. Osservando la facilità con cui gli italiani avevano sconfitto i disorganizzati turchi ottomani, i membri della Lega Balcanica attaccarono l'Impero prima del termine del conflitto con l'Italia.

oltre a preparare la macchina bellica difensiva di mari e coste, di città portuali e di centri strategici, sostenne anche l'avvio di diverse attività educative in alcune località dalla tradizione peschereccia e marinara poste lungo la penisola italiana. La Regia Marina nel più totale spirito di solidarietà si prodigò a favore di quanti, famiglie e bambini, si trovavano in difficoltà, alle periferie esistenziali, lontano da strutture educative, fuori da qualsiasi opportunità di lavoro e formazione, spesso in balia di organizzazioni criminali. Le navi scuola "marinaretti", passate poi alla storia come "navi-asilo", furono una delle espressioni più originali di questo impegno animato dal reciproco aiuto e dalla condivisione di una "rotta", ovvero di un percorso di vita. Valori, questi, che da sempre contraddistinguono la gente di mare.

Era l'11 luglio 1911 quando su proposta del Ministro della Marina, Pasquale Leonardi Cattolica³, venne autorizzata la costituzione di un Consorzio fra Ministero della Marina, dell'Interno, della Pubblica Istruzione e degli Enti locali della città di Napoli per l'istituzione e l'esercizio di una nave asilo sulla radiata *Caracciolo*, con-

- (3) Viceammiraglio, Cavaliere di Gran Croce decorato del Gran Cordone dell'Ordine della Corona d'Italia e dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, Cavaliere dell'Ordine Supremo della Santissima Annunziata. Insigne studioso, scienziato. Ministro della Marina. Senatore del Regno.

Nato a Napoli il 12 febbraio 1854, fu ammesso alla Scuola di Marina della sua città nel 1868, conseguendo la nomina a guardiamarina nel 1872. In tale grado intraprese con la pirocorvetta a elica *Vettor Pisani* una lunga campagna di circumnavigazione, dalla quale trasse interesse e amore per la scienza del navigare, che sarà il faro della sua attività. Infatti, tornato in patria e promosso luogotenente di vascello, ottenne l'imbarco sul piroscafo *Washington*, adibito a ricerche idrografiche, e compì su di esso ben quattro proficue campagne, durante le quali il suo spirito di osservazione e la sua pratica scientifica si affinarono.

Assolti gli obblighi di comando su torpediniere, nel 1897, da poco promosso capitano di fregata, assunse l'importante carica di Direttore dell'Istituto idrografico della Marina, che tenne per ben sette anni, fino al 1904. Durante tale periodo organizzò numerose campagne di rilievi idrografici lungo le coste d'Italia, dell'Eritrea e della Somalia, con navi appositamente allestite e molte delle quali diresse. La produzione della cartografia e delle pubblicazioni nautiche dell'Istituto ebbe grande impulso, e la sicurezza della navigazione nelle acque frequentate dalle nostre navi ne trasse grande beneficio. Conoscitore profondo dell'astronomia e calcolatore meteo-

cessa dallo Stato affinché accogliesse allievi e facesse istruire nella professione marittima orfani della gente di mare del compartimento marittimo di Napoli e infan-

coloso e perfetto, eseguì importantissime determinazioni geodetiche di stazioni e di osservatori astronomici, sì che la R. Accademia dei Lincei lo volle quale socio corrispondente per la geografia, la fisica e la matematica, e l'Università di Genova gli affidò la libera docenza di Astronomia. Altre società scientifiche lo accolsero: l'Accademia Pontoniana di Napoli quale socio corrispondente per le matematiche pure e applicate (1912), il Reale Istituto d'Incoraggiamento di Napoli quale socio ordinario (1914). La Marina gli assegnò nel 1899 la medaglia d'argento di 1ª classe per le pregevoli memorie scientifiche sulla determinazione della longitudine di Livorno e Genova da lui compilate e nel 1910 quella d'oro di 1ª classe per le varie, utili e importanti opere scientifiche sulla nautica, l'astronomia e la geodesia.

Promosso capitano di vascello nel 1902, nel 1904 assunse il comando della nave da battaglia *Ammiraglio Di Saint Bon*, e nel 1906 passò sulla nave ammiraglia *Regina Margherita* come capo di stato maggiore dell'Armata. Contrammiraglio nel 1907, fu membro del Consiglio Superiore di Marina fino al 1910, anno in cui dal 1 aprile fu nominato Ministro della Marina e Senatore del Regno, rimanendo in carica fino al 29 luglio 1913. Il periodo durante il quale resse da ministro le sorti della Marina fu tra i più difficili e decisivi per la preparazione militare, incombenza la grave minaccia della guerra, nonostante le apparenze di pace e di benessere. Furono poste in costruzione unità navali di nuova generazione, fra cui le navi da battaglia classe "Conte di Cavour" e "Dulio", che formarono il nucleo della nostra flotta da battaglia durante il primo conflitto mondiale. Affrontò e completò con determinazione la preparazione di tutte le componenti della Marina nella guerra contro la Turchia (1911-1912), che portò all'occupazione della Libia e delle isole dell'Egeo. Pragmatico organizzatore e fine diplomatico, egli fu pari al gravoso compito che l'attese in quegli anni, ricevendo unanime e incondizionato apprezzamento. Il re Vittorio Emanuele III, con decreto del 1912, volle conferirgli la nomina di Cavaliere dell'Ordine Supremo della Santissima Annunziata, e nel 1917 il titolo di conte. Lasciata la carica di ministro, fu nominato comandante in capo del Dipartimento Militare Marittimo di Napoli e nel 1916 presidente del Consiglio Superiore di Marina. Nel 1917 lasciò il servizio per raggiunti limiti di età e fu collocato nella riserva navale.

Morì a Roma il 26 marzo 1924.

Tra le molte sue opere ricordiamo: *Trattato di navigazione*, edito a Livorno da Giusti, nel 1893; *Trattato di idrografia*, edito a Genova dal R. Istituto Idrografico, nel 1902; *Fari e Segnalamenti marittimi*, edito a Torino da Simondetti, nel 1916.

P. Alberini, F. Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2015, p. 298.

zia abbandonata di quella città. La costituzione del Consorzio e l'approvazione dello statuto avverranno poi per decreto il 28 giugno del 1912. Tutto partì con l'avallo e il sostegno del Ministero della Marina nel cedere gratuitamente alla "Società Regionale Veneta di Pesca e Acquacoltura" Nave *Scilla*. Questa unità già nel 1904 era stata data in consegna a questa società per "farne sede in Venezia della scuola di pesca e istituirvi un asilo per i figli dei pescatori del litorale Adriatico". Successivamente, anche la nave *Caracciolo* a Napoli fu adibita alla stessa funzione.

Il 21 giugno del 1914, invece, un mese prima dello scoppio della Grande Guerra (28 luglio 1914) nacque l'Ente Morale Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo *Caracciolo* e *Scilla* con sede a Roma presso il Ministero della Marina (nel cui dettaglio si sofferma il secondo capitolo del saggio) guidato fino a quel momento dall'ammiraglio Enrico Millo⁴.

(4) Ammiraglio di Armata, Medaglia d'Oro al Valore Militare, Commendatore dell'Ordine Militare di Savoia, Cavaliere di Gran Croce decorato del Gran Cordone dell'Ordine della Corona d'Italia, Cavaliere di Gran Croce dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, Ministro della Marina, Governatore della Dalmazia, Senatore del Regno.

Nato a Chiavari il 12 febbraio 1865, a 14 anni entrò alla Scuola di Marina di Napoli passando poi, come allievo del 1° corso normale nella neo istituita Accademia Navale di Livorno nel 1882, conseguendo due anni dopo la nomina a guardiamarina. Nei gradi di ufficiale subalterno ebbe imbarchi su unità di tutti i tipi, fra cui l'ariete corazzato *Affondatore*, la fregata corazzata *Ancona*, l'ariete torpediniere *Vesuvio*, la torpediniera avviso *Nibbio* come ufficiale in 2° e la corazzata *Italia*, dove a fine 1889 fu promosso tenente di vascello. Successivamente, 1896-1900, fu in comando di torpediniere delle classi "S" e "T", e della goletta *Chioggia*, della scuola mozzati e timonieri.

Dopo un periodo di destinazione a terra (1900-1903) al ministero come capo sezione, durante il quale fu promosso capitano di corvetta, fu poi nuovamente destinato a bordo (1903-1904) in comando prima della torpediniera *118 S* e quindi del cacciatorpediniere *Fulmine*, per poi ritornare al ministero per breve periodo. Capitano di fregata nel 1905, fu comandante in 2° della nave da battaglia *Benedetto Brin* e quindi comandante del trasporto *Volta*; passò poi al comando della cannoniera *Volturno*, destinata in Mar Rosso, sulla quale ebbe la promozione nel 1910 a capitano di vascello, operando sulle coste del Benadir in missioni di trasporto e polizia, imponendosi con la sua personalità alle popolazioni locali per il rispetto dei trattati e della bandiera, meritando l'onorificenza di Commendatore dell'Ordine della Corona d'Italia.

Nonostante fosse fortemente impegnato nella difesa dell'Italia su più fronti, da Venezia a Brindisi e principalmente lungo le coste del Mar Adriatico, l'ammira-

Nel 1911 assunse il comando dell'incrociatore corazzato *Vittor Pisani*, su cui era imbarcato l'ispettorato delle siluranti al comando del contrammiraglio Luigi di Savoia duca degli Abruzzi, del quale fu capo di stato maggiore. Scoppiata la guerra contro la Turchia, le siluranti ebbero vari e difficili compiti, fra i quali il più noto e il più audace fu l'incursione nello Stretto dei Dardanelli, concepita per arrecare danni alle unità maggiori avversarie che rimanevano all'interno di ben munito ancoraggio. Lo studio di questa operazione e l'esecuzione furono affidate al comandante Millo, che con cinque torpediniere d'alto mare, arditamente, nottetempo (18-19 luglio 1911), penetrò nel lungo Stretto dei Dardanelli, superando ostruzioni e fuoco delle batterie, fino a che, a poca distanza dall'obiettivo fu costretto a interrompere l'azione e a rientrare a causa di un cavo che si era impigliato nelle eliche di una delle sue unità, passando con le torpediniere ancora una volta incolumi sotto il tiro avversario. La medaglia d'oro al valore militare e la promozione a contrammiraglio per merito di guerra furono il premio della sua audacia e del coraggioso comportamento.

Nel 1913 fu nominato senatore del Regno, e nel periodo dal 29 luglio al 13 agosto 1914 ricoprì l'incarico di Ministro della Marina. Dopo tale alto incarico politico, rientrò nella vita militare, ricoprendo per un anno la carica di comandante dell'Accademia Navale, che lasciò alla vigilia dell'entrata in guerra nell'aprile del 1915, per assumere a Brindisi il comando della Divisione esploratori. Partecipò in tale incarico a varie missioni di guerra in Adriatico contro le coste avversarie e pianificò ed eseguì le operazioni di sbarco, occupazione e ritiro dall'isola di Pelagosa, meritando in entrambi i casi l'aperto elogio di Luigi di Savoia, comandante in capo dell'Armata navale. Nell'ottobre del 1915 fu assegnato al comando della 1ª Divisione della 1ª Squadra, con insegna sulla nave da battaglia *Conte di Cavour*, indi, promosso viceammiraglio nel 1916, ebbe il comando della 2ª Divisione; dal 1917 al 1918 fu comandante in capo del Dipartimento militare marittimo di Napoli. Finita la guerra, fu nominato governatore delle terre dalmate, che secondo il trattato di Londra avrebbero dovuto essere assegnate all'Italia, insediandosi a Sebenico, dove restò fino al 1920.

Quando per i successivi eventi politici l'Italia dovette lasciare quelle terre, fu nuovamente nominato Ministro della Marina, incarico che mantenne fino al dicembre del 1922, quando a domanda fu collocato in ausiliaria. Lasciato il servizio, assunse l'incarico di Commissario del governo per il porto di Napoli (1923-1926), venendo promosso viceammiraglio di armata, e poi, dal 1926 al 1930, fu al ministero delle comunicazioni per organizzare il passaggio a detto ente della gestione dell'amministrazione della Marina mercantile, nel cui periodo, 1926, fu promosso ammiraglio di armata nella riserva.

glio Paolo Thaon di Revel, da Capo di Stato Maggiore della Marina (dal 1913 al 1915), e con lui la Regia Marina, sostennero, ebbero a cuore e seguirono, le condizioni di vita dell'infanzia abbandonata, specialmente nelle città portuali. Venezia, Genova, Napoli, Bari, Brindisi, Ancona, Anzio, Messina e altri centri urbani durante la guerra furono pesantemente militarizzati per la loro vicinanza al fronte e soffrirono molto. In queste città, come nel resto del Paese, ma forse ancor di più, c'erano moltissimi orfani di pescatori e di soldati morti al fronte. Thaon di Revel, sulla scia del suo principio più importante, cioè quello di moltiplicare e adattare le attività della Regia Marina alle più svariate congiunture, rivoluzionò oltre un secolo fa la Marina militare conferendole quella complessità di articolazioni e di competenze che ancora oggi la caratterizzano, ivi compresi anche alcuni aspetti di sostegno sociale. Non sarebbe un azzardo, dunque, affermare a distanza di oltre cento anni dallo scoppio della Grande Guerra che Thaon di Revel fu uno dei precursori del concetto di capacità *dual use* e che la costituzione dell'Opera delle "navi-asilo" dimostra proprio l'applicazione di questa doppia capacità della Marina italiana di "far fronte" alle esigenze sociali.

UNA FUCINA DI GIOVANI CHE CONTRIBUÌ ALL'OSSATURA DELLA MARINA ITALIANA

A bordo delle "navi-asilo" generazioni di bambini furono tolti dalla strada e avviati a una vita onesta e dignitosa. Essi diventarono adulti avendo imparato non solo a sopravvivere, ma a vivere. Non solo a lavorare, ma a svolgere una professione. Avendo ricevuto non solo un'istruzione e un'educazione, ma avendo vissuto l'esperienza del rispetto del "bene comune", rappresentato dalla comunità di "marinaretti" che vivevano a bordo della nave-scuola. Molti di loro, al termine del

Ancora in attività di servizio nell'ambito gestionale della Marina mercantile, morì a Roma il 14 giugno 1930.

Con lui si spense una figura significativa della Forza Armata, ben nota anche al di fuori dei confini nazionali, e la Marina volle tramandare il ricordo alle future generazioni di marinai dando il suo nome, nel 1939, a un sommergibile oceanico della classe "Ammiragli", che andò perduto nel 1942 per azione bellica in Mediterraneo durante il secondo conflitto mondiale.

Ivi, pp. 358-60.

periodo vissuto su queste particolari unità, trovarono un lavoro oppure intrapresero la carriera nella Marina mercantile o militare. Ma al di là della professione e del mestiere che diede loro da vivere, sulle “navi-asilo” questi ragazzi impararono, più di ogni altra cosa, il senso dell’amicizia, del rispetto, della convivenza, della dignità.

Queste scuole sull’acqua, i cui responsabili ed educatori possono essere definiti dei veri e propri “Montessori del mare” conclusero la loro attività in epoca recente dopo numerose vicissitudini e traversie. In qualche modo, il loro ricordo è sopravvissuto nell’immaginario collettivo, ma è soprattutto per chi le frequentò che le “navi-asilo” rimasero un punto di riferimento importante e un luogo indimenticabile di preparazione alla vita e al lavoro. L’abbinamento a Maria Montessori⁵ trae origine dal concetto di “disciplina” che veniva praticata a bordo delle navi. Per l’educatrice marchigiana la disciplina proviene dal lavoro che deve essere condotto in modo libero al fine di far emergere nel bambino un interesse reale attorno alle cose. L’insegnante ha un compito fondamentale: quello di impegnarsi a sostenere e mantenere questa condizione di “lavoro libero” attraverso l’educazione al movimento. Si comprende bene, dunque, perché le “navi-asilo” e coloro che erano impegnati nella didattica possono essere accomunati al progetto educativo della Montessori. È il movimento a svolgere un ruolo centrale nella formazione psico-fisica di ciascun ragazzo ed è in questo *range* che la personalità inizia a prendere forma. È stimolando le facoltà motorie che il bambino prima e il ragazzo dopo impara a muoversi, e non solo fisicamente, avendo ben chiaro lo scopo da raggiungere. Solo quando ci sarà connessione tra psiche e motricità sarà semplice intravedere la chiara volontà di raggiungere un obiettivo. A questo punto il concetto di disciplina è realizzato a pieno titolo e il piano educativo di coloro che svolgono l’attività didattica sarà efficace. La Montessori, infatti, or-

ganizzò il lavoro nelle “Case dei Bambini” da lei fondate, basandole sul movimento e rendendo l’ambiente quasi su misura delle esigenze dei discenti e dando al bambino la facoltà di scegliere la propria attività per svegliare in lui l’interesse. Un bambino che affina la concentrazione intraprende la strada verso la piena disciplina e verso la capacità di orientare la propria volontà al raggiungimento di un fine.

L'ORIGINE DELLE “NAVI-ASILO” E L'ESPERIENZA DELLE *TRAINING SHIPS*

Era il 1904 quando la Regia Marina dava in concessione d’uso gratuitamente alla “Società Veneta di Pesca e Acquacoltura” Nave *Scilla* per «farne sede in Venezia della scuola di pesca e istituirci un asilo per i figli dei pescatori del litorale Adriatico»⁶. È il seme da cui fiorirà l’avventura della prima nave asilo.

Un’esperienza intensa fondata sulla condivisione, sul rispetto reciproco e sull’impegno per il bene comune che, negli anni, vide nascere amicizie solide e vere tra tanti giovanissimi “marinaretto” ospitati a bordo di queste navi. Bambini soli cresciuti insieme e per questo, finalmente, non più soli.

Così, Alberto Conti il 9 dicembre del 1924 – all’epoca sedicenne – scrisse una lettera indirizzata a Mamerto Camuffo, direttore di Nave *Scilla*, a Venezia, per avere notizie dei suoi ex compagni di classe. Era stato ospite del “Pio Albergo Trivulzio” di Milano come Fausto Sacchiero di 17 anni, anch’egli proveniente dall’orfanotrofio lombardo, con cui aveva condiviso da “marinaretto” la vita a bordo delle “navi asilo”, particolari navi-scuola sulla scia delle *training ship* britanniche della Royal Navy.

Queste scuole galleggianti divennero luoghi di accoglienza, educazione e reinserimento sociale e civile per tanti piccoli abbandonati che, specialmente tra le due guerre mondiali, si trovarono alle periferie geografiche ed esistenziali nei quartieri bombardati di città di mare come Genova, Napoli, Bari e Venezia: in balia della miseria, della fame, della povertà e della criminalità.

(5) Maria Tecla Artemisia Montessori (Chiaravalle, 31 agosto 1870 – Noordwijk, 6 maggio 1952) è stata un’educatrice e medico e scienziata, nota per il suo metodo educativo adottato peraltro in migliaia di scuole di ogni ordine e grado di tutto il mondo.

(6) V. Grienti, “Navi asilo. E i bimbi studiavano in Marina”, *Avvenire*, 2 settembre 2015, p. 20.

Già nel 1878 Pasquale Villari⁷ studiando il fenomeno dei “fanciulli italiani in Inghilterra” aveva sostenuto e proposto, dal punto di vista pubblicistico e nei dialoghi presso ambasciate e legazioni italiane da lui frequentate, l’esperienza delle *training ships* che in Gran Bretagna avevano avuto risultati eccellenti sul fronte dell’educazione dell’infanzia e dei ragazzi. Questa scelta, secondo Villari, avrebbe sottratto i giovinetti da una sicura fine ben peggiore: l’ingresso nei riformatori. Dai rapporti annuali delle *training ships* emergeva, infatti, la rilevanza e l’efficacia educativa di queste istituzioni. Basti ricordare che il *Cumberland*, istituito nel 1869, fino al 1876 aveva accolto 1213 alunni, 825 dei quali ne erano usciti preparati alla vita per la quale erano stati educati. In quel periodo il corso frequentato da questi ragazzi era suddiviso in quattro anni nei quali gli alunni imparavano a leggere, a scrivere, la geografia, la lettura della Bibbia e tanta attività fisica. Molte ore erano poi destinate agli esercizi marinareschi⁸.

Se da un lato quanto sostiene Villari era vero, dall’altro bisogna considerare che una potenza marittima come l’Inghilterra per ribadire la propria supremazia sul mare non poteva non interessarsi all’istruzione e all’addestramento di giovani che poi avrebbe potuto impiegare sulle navi mercantili, necessitando di un grande bacino di marinai. Il sodalizio più antico che istituì le naviscuola per l’addestramento di ragazzi e giovani fu, dunque, la “Società marittima”, con sede principale a Londra. Essa fin dal 1786 acquistò e ormeggiò sul Tamigi una piccola nave, il *Beatty* intraprendendo un sistema educativo atto a dare a ciascun ragazzo un insegnamento preliminare di base circa la navigazione. Il *Beatty* fu poi sostituito da una vecchia nave da guerra concessa dall’Ammiragliato inglese, che, d’allora in poi apprestò alla Società, man mano che se ne presentava l’occasione, naviglio maggiormente atto allo scopo. Tra

questi c’era anche il *Warspite* una nave antica molto spaziosa a due ponti ormeggiata sul Tamigi in prossimità di uno stabilimento situato sul lido attrezzato di vasche da nuoto, lavanderia, ospedale e magazzini. Il giovinetto accolto a bordo di questa nave, dunque, veniva istruito nella tenuta della nave e nell’arte marinaresca, senza dimenticare le lezioni di educazione e la cura spirituale. Successivamente circa cento marinaretti della *Warspite* furono ospitati su un veliero quattro alberi chiamato *Port Jackson* appositamente scelto e adattato per la navigazione di una “nave-scuola”.

Anche in Francia, a Marsiglia, ci furono esperienze simili, ma non ebbero molto successo.

In Belgio invece grazie al re e alla regina si sviluppò un’esperienza originale e poco conosciuta: quella dell’*Ibis*, un asilo-scuola navale destinato ad accogliere gli orfani della gente di mare per impedire la dispersione di vocazioni allo scopo di istituire una vera e propria scuola elementare marittima. L’*Ibis*, infatti, era dotata di proprie imbarcazioni a vela e a vapore che servivano a completare l’educazione dei piccoli figli del mare.

ASILI, ORFANOTROFI E CASE D’ACCOGLIENZA PER I “MARINARETTI” ITALIANI

L’esperienza delle *training ships* in Italia trovò terreno fertile in quanto erano già esistenti alcune istituzioni simili per obiettivi generali seppure differenti nella struttura e nello spirito di fondo. Ne sono un esempio l’*Orfanotrofio della Regia Marina* di Napoli, l’*Asilo nazionale per gli orfani dei marinai italiani*, l’*Istituzione de Meester pro-orfani dei sotto ufficiali della Regia Marina*, l’*Orfanotrofio nazionale “Vittorio Emanuele III” per i figli di pescatori* ad Anzio e le *Casse pie del Rifugio* di Livorno e l’*Educatorio marittimo “Stella Polare”* di Roma.

L’*Orfanotrofio della Regia Marina*, con sede a Napoli, fondato con Rescritto del 16 settembre 1831, grazie al patrimonio dell’antico Monte delle vedove degli ufficiali della Reale Marina Borbonica ed alimentato da proventi vari, aveva come scopo di mantenere le orfane nubili degli ufficiali iscritti, mediante pensioni fisse e sussidi straordinari in caso di malattia grave⁹. Tale istituzione

(7) Pasquale Villari (Napoli, 3 ottobre 1827 – Firenze, 7 dicembre 1917) storico e politico italiano, senatore del Regno d’Italia nella XV Legislatura, professore di storia all’Università di Pisa e, successivamente, di storia moderna all’Istituto di Studi Superiori in Firenze, di cui fu il fondatore. Scrisse diversi lavori su Girolamo Savonarola (1859-61) e Niccolò Machiavelli (1877-82). È ricordato soprattutto per i suoi studi sulla questione meridionale realizzati nell’opera “Lettere meridionali” (1878).

(8) G. Squarciapino, ... coi remi e con le vele. Le “navi-asilo” e l’educazione marinaresca in Italia, Roma, Tip. Coop. Sociale, 1914.

(9) Luisa Francesca Proto, *L’esperienza delle navi asilo in Italia (1883-1943)*, Tesi di laurea in Storia contemporanea (A.A. 2013-2014), Corso di Laurea in Lingue e letterature straniere e moderne, Università degli studi di Napoli “L’Orientale”.

continuò la propria opera ampiamente fin dopo la fine del primo conflitto mondiale come si evince dal volume *Orfanotrofio della R. Marina. Istituzione – Benefici – Amministrazione*, Napoli 1922, approvata dal Ministero della Marina coi dispacci n. 12991 del 27 novembre 1912 e 11 maggio 1922 n. 2124. Dalla fondazione dell'Istituto avvennero diversi mutamenti nel suo ordinamento organico con lo scopo di adeguarlo nel tempo al variato contesto politico, sociale e culturale in modo da farlo prosperare e regolarne la propria amministrazione. Così, dopo il citato Rescritto del 16 settembre 1831 che istituiva un "orfanotrofio per il ramo di Marina (...) unito, per l'amministrazione, a quello dell'Esercito", con Decreto Prodittoriale dell'8 ottobre 1860, quaranta giorni prima della nascita ufficiale della Marina¹⁰, l'Orfanotrofio della Regia Marina veniva reso indipendente da quello dell'Esercito. Inoltre, una volta costituito il nuovo Stato italiano, lo stesso da carattere puramente locale veniva elevato a rango nazionale. Tale passaggio di estrema importanza è attestato dal parere del Consiglio di Stato (sezione di affari interni e finanza) pubblicato nel verbale di adunanza del 25 gennaio 1862 nel quale viene stabilito che "nessuna obiezione può dedursi dal fatto dell'esistenza di un patrimonio dell'Istituto formato anteriormente all'Annessione delle diverse Provincie costituenti il nuovo Regno, dacché si verifica sull'Orfanotrofio quanto ha luogo in tutte le associazioni di mutuo soccorso nelle quali si conferiscono ai nuovi aggregati, mediante il pagamento del contributo, diritti uguali agli altri con vantaggio comune perché tali associazioni riescono più floride in proporzione dell'ampliamento loro (...) È del parere che tutti, senza distinzione di origine, gli Ufficiali della Marina Italiana possono partecipare ai benefici dell'Orfanotrofio nel concorso delle condizioni prestabilite dal Regolamento dell'Istituto"¹¹. Un atto lun-

gimirante che, oltre a riconoscere il giusto ruolo alle donne degli uomini di mare, ufficializzava uno strumento sociale per aiutare quelle ragazze che la vita e gli eventi avevano, già in giovanissima età, duramente segnato. La tutela e il controllo dell'Amministrazione e disciplina dell'Orfanotrofio della Regia Marina furono esercitati direttamente dal Ministero della Marina. L'Istituto fu retto collegialmente da un Consiglio di Amministrazione composto da un Presidente (Contrammiraglio o Capitano di Vascello), due Consiglieri scelti fra gli ufficiali in servizio, e un terzo Consigliere con le attribuzioni di relatore proposto dal Presidente. Nessuna retribuzione era prevista per tali cariche in accordo alla beneficenza e alla Legge Statuaria del Sodalizio.

L'*Asilo nazionale per gli orfani dei marinai italiani* aveva sede a Firenze e si occupava di istruzione marinaresca puntando ad addestrare i ragazzi alla vita di bordo. I livelli scolastici erano suddivisi in elementari, superiori e di marineria teorico-pratica. Si insegnava alfabetizzazione, lettura, geografia, aritmetica, geometria pratica, calligrafia, ma anche morale, ginnastica e naturalmente attività marinaresca. All'asilo potevano essere ammessi ragazzi di età compresa tra gli otto e i dodici anni e normalmente venivano licenziati a diciotto anni. L'asilo provvedeva anche al vitto grazie a un refettorio, mentre come vestiario gli veniva assegnata la divisa da mozzo della Regia Marina.

L'*Istituzione de Meester pro-orfani dei sottufficiali della Regia Marina* era stata istituita grazie al lascito del generale De Meester Hüyoël Giacomo Filippo e costituita come ente morale da Antonio Gabrini di Lugano con un Regio Decreto del 13 gennaio 1901 allo scopo di venire in aiuto degli orfani dei sottufficiali della Regia Marina al fine di introdurli alla carriera di macchinisti nella Marina militare. L'Istituzione aveva sede a Roma e parti con un capitale di 115mila lire.

L'*Orfanotrofio nazionale "Vittorio Emanuele III" per figli di pescatori*, invece, era stato promosso dal cavaliere Galadini di Roma con l'appoggio del principe Lanza di Scalea. Gli allievi ospitati erano circa cinquanta e lo scopo dell'istituto era di ricoverare gli orfani di pescatori e di avviarli nel mondo dell'industria della pesca.

Le *Casse pie del Rifugio* di Livorno erano state istituite dal governatore della città toscana che diede loro il carattere delle scuole di Marina francese, in particolare quelle di Brest e di Rochefort. Questa istituzione ri-

(10) Il 17 novembre 1860, come vedremo ampiamente in seguito, con i Regi Decreti n. 4419, 4420 e 4421 – quattro mesi esatti prima del Decreto 4671 del 17 marzo di assunzione del titolo di Re d'Italia da parte di Vittorio Emanuele II e della proclamazione dell'Unità nazionale – nascerà la Marina Militare italiana.

(11) Orfanotrofio della R. Marina, *Istituzione, benefici, amministrazione. Raccolta di Decreti ed Istituzioni Ministeriali*, Napoli 1922, pp. 10-11.

spetto alle altre in cui venivano formati i giovani "marinaretti" si proponeva di istruire i ragazzi per il salvataggio in mare e per il servizio di infermeria e per i primi soccorsi a bordo.

L'*Educatorio marittimo "Stella Polare"* di Roma, infine, era nato a seguito della volontà del Duca degli Abruzzi, dopo la grande spedizione polare, di donare allo Stato la nave su cui aveva affrontato la missione esplorativa. Avendo il Comune di Roma chiesto di poter disporre di una nave per dare vita a un "educatorio-ricreatorio" marittimo, il Ministero cedette la *Stella Polare* che nel 1912 radiata dal Regio Naviglio e con equipaggio ridotto partì per Roma, approdando a Fiumicino nel dicembre del 1912. Dovevano essere ospitati giovani discoli per addestrarli alla vita di mare, ma questo progetto non si poté realizzare in quanto la nave non arrivò mai a Roma per via del suo forte pescaggio e dei bassi fondali del Tevere. Dunque restò a Fiumicino.

IL PROGETTO LUNGIMIRANTE DI GARAVENTA

In Italia l'1 dicembre del 1883 il professore Niccolò Garaventa¹² fondava a Genova la *Scuola-officina per discoli*, basata sui principi della vita di mare e all'insegna di morale e religione. Nella sua idea c'era l'accoglienza dei piccoli liberati dal carcere, dei figli dei carcerati e di

- (12) Niccolò Garaventa (Uscio, 1848 – Masone, 1917) fu un educatore e filantropo genovese. Professore di matematica al Liceo "Andrea Doria" di Genova, la sua avventura didattico-sociale iniziò un giorno in cui gli si avvicinò un ragazzino per strada chiedendogli l'elemosina e raccontandogli la sua storia familiare dolorosissima. Garaventa ebbe a cuore la situazione del ragazzo e di tanti altri giovani disadattati e decise di abbandonare l'insegnamento e di mettere al loro servizio la sua esperienza e il suo impegno. Ragazzi in situazioni critiche (a volte di pura sopravvivenza) ne incontrava molto spesso

Nave Scuola Redenzione Garaventa



donne traviate, dei trovatelli e degli orfani in stato di completo abbandono, ma anche dei figli di persone agiate e distinte, "traviate dai vizi della mondanità"¹³. Per rendere più effettiva la sua opera educativa, però, nel 1893 Garaventa pensò di trasferire la sua *Scuola di Redenzione e vita* su una vera nave, creando così un'istituzione simile alle *training ships* inglesi che raccoglievano a bordo i "reietti" delle "opere pie" con lo scopo di dare loro "riabilitazione" e "redenzione".

Garaventa aveva visto in porto una vecchia nave della Marina che non portava più né merce né petrolio, un vecchio residuo bellico senza cannoni e senza gloria: il *Daino*, un brigantino ormai in disarmo che aveva combattuto la guerra navale del 1848 contro l'Austria. Riuscì ad ottenerla in donazione da parte della Regia Marina grazie all'interesse dell'ammiraglio Paolo Thaon di Revel. Il veliero fu adattato per accogliere i ragazzi e diventò una nave scuola con il nome prima di *Redenzione* e poi con quello di *Nave Officina Redenzione Garaventa*.

I "garaventini" vivevano come veri marinai. Dall'alzabandiera, eseguita ogni giorno con musica e picchetto, all'ammainabandiera: giornate di lavoro e di studio sotto una disciplina ferrea. Garaventa insegnò loro, se analfabeti, prima a leggere e scrivere; e dopo con lezioni collettive italiano, geografia, calligrafia, religione. Poi, a seconda delle predisposizioni, si passava alle ulteriori specificità: "allievi macchinisti" o "mozzi". Musica, pittura, pesca e canottaggio erano le attività del tempo libero.

Il motto di nave *Garaventa* fu "*Ubi charitas ibi Deus*" e accolse giovani sbandati di età non superiore ai sedici anni, ma anche molti che avevano scontato già pene

detentive. A bordo venivano accolti una media di sessanta ragazzi che, appena raggiunta l'età della leva, partivano militari in Marina oppure, se non dovevano soddisfare l'obbligo, venivano affidati come marinai a bordo dei piroscafi delle società di navigazione.

I metodi educativi usati a bordo erano legati all'azione suggestiva del mare e della vita marinaresca. Una strada che si dimostrò vincente, come documenta il numero dei recidivi veramente insignificante rispetto a quello rilevantissimo dei ricoverati a bordo che durante un trentennio di vita operosa, quantunque precaria e agitata, furono beneficiati dal potere educativo dell'istituzione¹⁴.

La prima nave, l'ex *Daino*, restò ancorata a Genova fino al 1904 quando la Regia Marina assegnò al professore Garaventa e ai suoi figli la cannoniera *Sebastiano Veniero* dismessa dal servizio¹⁵.

L'esperienza della *Garaventa* fu importante e molto interessante, dal primo momento e anche negli anni a seguire, pur in assenza di un piano organico nazionale che regolasse le "navi-asilo".

Fu tuttavia evidente, ben presto, che era necessario mettere ordine a queste istituzioni dal punto di vista legale. Così nel 1906, con un apposito Regio Decreto firmato il 17 maggio, fu istituita una Commissione reale per la riforma degli Istituti Nautici e dell'istruzione navale la quale, nel 1907, nominò una sottocommissione che in una relazione sottolineò l'importanza di creare "scuole nautiche" di grado inferiore e superiore. Nella relazione della sottocommissione vi era anche la proposta di una scuola per giovanetti aspiranti conduttori di generatori e piccole motrici. L'obiettivo era di istituire scuole popolari, e si coniugò con gli sforzi di chi, come il professore Garaventa, voleva dare vita alle "navi-asilo".

nelle strade della città. Le autorità non si interessavano ai problemi di questi ragazzi, così Garaventa fece da solo andando a "bussare" a tutte le porte di coloro che avrebbero potuto dargli aiuto. In questa maniera riuscì a concretizzare il suo progetto educativo-sociale. Raccolti i primi ragazzi che voleva aiutare a uscire dal degrado sociale in cui vivevano, li riunì alla spianata dell'Acquasola (nel centro di Genova a metà strada fra i quartieri storici di Portoria, oggi Piccapietra, e San Vincenzo) e parlando in dialetto genovese per farsi capire meglio, offrì loro l'opportunità di redimersi iscrivendosi alla scuola che aveva intenzione di fondare.

(13) Luisa Francesca Proto, *L'esperienza delle navi asilo in Italia (1883-1943)*, cit.

(14) Si calcola che i giovani educati a bordo della nave-scuola istituita da Garaventa siano stati oltre dodicimila. Molti di loro aderirono ad un'associazione di ex allievi patrocinata dall'Amministrazione provinciale di Genova.

(15) Dopo la morte del fondatore della scuola la direzione passò ai figli Domingo e Giovanni che riuscirono a portare avanti la tradizione fino al 9 febbraio del 1941 quando la nave affondò in seguito al bombardamento navale di Genova. In quella occasione i "garaventini" allievi vennero ospitati in diversi collegi di Genova e l'attività della scuola fu sospesa.

CON LEVI MORENOS, DALLA SCUOLA VENETA DI PESCA ALLA NAVE ASILO SCILLA

Anche a Venezia si pensò a far nascere "asili marinare-schi" che trassero origine dalla prima associazione di patronato per la pesca e per i marinai pescatori: la "Società Regionale Veneta per la Pesca e l'Acquacultura"¹⁶ fondata intorno al 1892 e trasformata in ente morale nel 1896, alla quale occorre aggiungere la "Cooperativa di lavoro fra pescatori".

Nel 1899 David Levi Morenos¹⁷ al Congresso Nazionale della Pesca propose un piano di costituzione per una "Scuola veneta di pesca" che iniziò a promuovere corsi e lezioni, conferenze e incontri dedicati al mare, alla pesca e alla cultura del mare. Obiettivo era fare arrivare agli organi competenti l'informazione circa l'importanza di una nave-scuola per "marinaretti". Un impegno che trovò la sua occasione propizia nel 1904 quando Morenos si recò a Roma per lo studio del caso da Luigi Luzzatti¹⁸, in quel periodo impegnato sulla questione del rinnovo dei trattati di commercio con

l'Austria-Ungheria in qualità di ministro del tesoro (in carica dal novembre 1903 al marzo 1905 nel secondo gabinetto Giolitti, e per la quarta volta dal febbraio al maggio 1906 nel governo Sonnino, *N.d.A.*).

Morenos preparò il materiale per la legge 11 luglio 1904 n. 378 con la quale si prendevano provvedimenti a favore della pesca e dei pescatori e si dava in concessione d'uso alla "Società Regionale Veneta per la Pesca" la Regia Nave *Scilla* per "farne sede della scuola di pesca in Venezia"¹⁹. La consegna dell'imbarcazione avvenne nel 1905 e "l'asilo" venne inaugurato nel luglio del 1906. Con la stessa legge il Governo italiano cedeva con sede a Chioggia un grande locale da adibirsi come "asilo delle povere vedove dei pescatori"²⁰.

Le navi, come gli uomini, hanno il destino segnato. E il destino della vecchia cannoniera italiana *Scilla* era di vincere le battaglie non a suon di cannoni, ma con armi ben più persuasive: lo studio, la scienza, l'educazione e l'impegno per il bene comune. L'unità, infatti, aveva un glorioso passato fatto di attività e di conquiste benefiche e pacifiche. Benché si trattasse di una cannoniera, durante il suo onorato servizio, non aveva lasciato morti e feriti lungo la sua scia, ma aveva studiato gli abissi del mare ed era stata al servizio dell'idrografia per il disegno delle mappe nautiche. Inoltre aveva dato supporto agli emigrati italiani in America e accolto i profughi perseguitati dalle guerre. Nel 1898 percorrendo il Mar Rosso, l'ufficiale di guardia aveva avvistato un'imbarcazione indigena con carico sospetto. La *Scilla* aveva accostato il *Sambuco*, una nave che trasportava 24 giovani africani imprigionati e pronti ed essere venduti come schiavi. I trafficanti di uomini furono catturati e i ragazzi furono accompagnati in Eritrea, al tempo colonia italiana. E questo è solo un episodio della storia di questa nave, che rende l'idea di quanto pacifico sia stato il suo servizio prima di essere trasformata in "nave-asilo" nel 1906. Un episodio al quale se ne aggiunge un altro che fa ben riflettere sul significato del nome *Scilla* e su come esso sia stato quasi premonitore del suo destino. Oltre ad accogliere orfani e figli di pescatori caduti in disgrazia, nel 1908 la nave accolse i bambini superstiti del terremoto di Messina, la città nota nel mito greco come terra dei mostri epici Scilla e Cariddi.

(16) La "Società Regionale Veneta per la Pesca e l'Acquacultura" era composta da due sezioni, una marittima-lagunare-valliva e una sezione "acqua-dolce". Questa istituzione provvedeva all'opera di tutela dei pescatori di mare e di laguna, con speciale riguardo all'emigrazione temporanea in acque straniere, al ripopolamento delle acque fluviali del Veneto, a promuovere e assecondare ogni iniziativa tesa all'incremento dell'industria peschereccia. Sempre a Venezia c'era anche la *Scuola Veneta di Pesca* istituita nel 1904 che organizzava corsi serali a Burano, Chioggia, San Pietro da Pallesstrina, ma anche corsi tecnico-professionali per pescatori e marinai per la preparazione agli esami presso le Capitanerie di Porto.

(17) Discendente della famiglia Levi Morenos presente a Venezia già dal XV secolo, la cui importanza fu nota nella città lagunare, nella Riviera del Brenta e nelle zone limitrofe. Fondatore della sezione veneziana della Lega Navale, David Levi Morenos fu studioso e filantropo. Creò nell'Isola di San Giorgio Maggiore una importante scuola sull'acquicoltura acquistando poi la Nave *Scilla* e dedicandosi ai poveri. Diede un sostanzioso contributo anche per la costruzione dell'ospedale di Dolo e per altre opere mirate ad aiutare i più deboli.

(18) Luigi Luzzatti (Venezia, 1 marzo 1841 – Roma, 29 marzo 1927) è stato un giurista, economista e politico italiano, che fu Presidente del Consiglio dei Ministri dal 31 marzo 1910 al 29 marzo 1911. È stato il fondatore della Banca Popolare di Milano e Presidente dello stesso istituto di credito dal 1865 al 1870, oltre ad esserne stato Presidente Onorario dal 1870 al 1927. (Cfr. successiva nota 35).

(19) G. Squarciapino, *...coi remi e con le vele*, op. cit., p. 17.

(20) *Ibidem*.

I PROGRAMMI E LE ATTIVITÀ DI BORDO

A bordo degli asili galleggianti potevano essere accolti allievi di età non inferiore ai sette anni e non superiore agli 11-12 anni a seconda delle situazioni familiari e sociali degli allievi. Il numero dei ragazzi accolti variava in riferimento alle esigenze formative e didattiche, ma soprattutto in base alle condizioni economiche dell'Opera che gestiva le scuole. Nonostante ciò, i requisiti per l'ammissione dovevano rispettare le condizioni stabilite dallo statuto e cioè, come si legge nella relazione del vice ammiraglio Squarziapino, disponibile presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, di essere cittadini italiani, orfani della gente di mare del compartimento marittimo ove aveva sede l'Asilo, ovvero fanciulli abbandonati, nati nel compartimento stesso. L'anno scolastico 1911-1912, il sesto anno dalla fondazione di Nave *Scilla* venne costituito un corso elementare completo di sei classi. Questo contribuì a strutturare l'organico della nave-scuola con l'introduzione del direttore, del vice direttore, che di solito era un funzionario civile della Regia Marina incaricato dal Ministero, un maestro, un ufficiale economo, tre insegnanti elementari, un nostromo, un sotto-nostromo, un marinaio e un sorvegliante. Infine un sacerdote ebbe l'incarico dell'istruzione spirituale e confessionale.

Sulla scia della struttura di Nave *Scilla*, con non poche variazioni a seconda la nave, il luogo in cui era ancorata l'imbarcazione e gli allievi presi a bordo, si strutturano anche le altre navi-asilo.

La durata dei corsi delle lezioni, dalla I alla V classe era di tre ore al giorno, compreso un quarto d'ora di riposo. Nonostante il breve orario imposto dalla natura speciale dell'istituzione e malgrado la deficienza del materiale didattico e altri disagi causati dalle continue riparazioni delle navi, gli allievi trassero in generale grande profitto dai loro studi, così da potersi misurare agli esami finali con alunni di pari classe delle scuole pubbliche.

Solo per fare un esempio gli alunni promossi agli esami finali nell'anno scolastico 1911-1912 furono 34 su 48 mentre 28 su 37 furono i ragazzi che superarono gli esami finali della scuola elementare nell'anno scolastico 1913-1914.

Inoltre c'è da sottolineare che la scuola elementare a bordo di Nave *Scilla* trovò un valido sussidio nella bi-

blioteca circolante di bordo e delle visite istruttive a monumenti, stabilimenti industriali e artistici, così come i gemellaggi con gli istituti scientifici. Un contributo importante lo diedero inoltre le ore di formazione presso le Stazioni Marittime e l'Osservatorio meteorologico e geodinamico. A Venezia, poi, sede di Nave *Scilla*, i marinaretti ebbero la possibilità di essere accolti presso gli stabilimenti e le vetrerie di Murano, la fabbrica degli orologi "Junghans" alla Giudecca e parteciparono a gite in lancia a remi a San Nicolò di Lido e a Murano. La biblioteca fu, come si accennava, un valido luogo di studio e di conoscenza. Fu istituita con l'obiettivo di migliorare le condizioni intellettuali e morali degli allievi dello *Scilla* ma anche degli ex allievi e dei marinai pescatori iscritti alle cooperative di pesca e ai corsi elementari e tecnico-professionali della "Scuola Veneta di Pesca". I libri e i materiali di studio arrivavano grazie agli aiuti esterni e ai mezzi economici a disposizione della nave scuola. Allo stesso modo la Scuola professionale puntava a dare il massimo della formazione anche disciplinare. Ne sono un esempio le pratiche quotidiane a cui erano sottoposti gli allievi. La sveglia ad esempio avveniva alle 5.00 di estate e alle 6.30 in inverno mentre si "andava in branda", cioè a letto alle 19.30 in inverno e alle 20.30 in estate. Il rancio veniva "servito" tre volte al giorno. A pranzo era prevista un'ora di riposo mentre a cena un'ora e mezza. La maggior parte della giornata veniva dedicata all'istruzione professionale con servizi ordinari a bordo ed esercitazioni e lavori marinareschi. Infine non mancavano lezioni pratiche di nautica.

L'educazione fisica era al centro delle ore di attività didattica. Tutta la loro vita a bordo delle navi dipendeva dall'attività fisica. Non solo su Nave *Scilla*, ma anche sulle altre navi asilo l'educazione fisica veniva inserita con molta cura ed attenzione nei programmi didattici: sveglia di buon mattino e doccia in tutte le stagioni integravano l'attività fisica fatta di nuoto, esercitazioni quotidiane di riva e voga, ginnastica militare (marcia, giochi, esercizi a corpo libero) e molti altri lavori di bordo che richiedevano attività e sforzi muscolari compiuti sempre in condizioni favorevoli di aria, di luce e di temperatura, ma comunque entro i limiti di tempo da provocare quella stanchezza fisica e fisiologica che è per i fanciulli uno dei principali fattori di sviluppo, di robustezza e di salute.

All'attività fisica e formativa veniva abbinata una "dieta" alimentare molto originale ben descritta su Nave *Scilla* in un calendario settimanale:

Regime alimentare:

	MATTINA	MERIGGIO	SERA
<i>Lunedì</i>	Pasta e olio	Riso con fagioli	Pelenta e pesce
<i>Martedì</i>	id.	Pasta con patate	id. e formaggio
<i>Mercoledì</i>	id.	Cappi di fagioli	id. e patate
<i>Giovedì</i>	id.	Pasta e piselli	id. e insalata di verdura con patate
<i>Venerdì</i>	id.	Riso con patate e con carciofi	id. e uova al tegame
<i>Sabato</i>	id.	Pasta e fagioli	id. e pesce
<i>Domenica</i>	id.	Riso e piselli	id. e insalata di verdura con patate

Ciò che tutti, prevalentemente vegetale e pochi i pesci; nessuna bevanda alcolica, che fosse rubata soltanto a quei figli devoti di padre quasi tutti alcolici.

L'attività fisica e la dieta alimentare sana contribuirono a diminuire la percentuale degli allievi che facevano ricorso alle cure mediche. Infatti dal "Giornale medico di bordo" sempre per l'anno scolastico preso in considerazione, cioè quello relativo al 1911-1912, i marinaretti che ebbero bisogno di assistenza medica non superò l'1 per cento. Di questi, la maggior parte che fecero ricorso alle cure sanitarie furono coloro che ebbero contusioni e traumi inevitabili.

I risultati complessivi che possiamo trarre dall'attività didattica, dall'educazione fisica e dal regime alimentare adottato si sposarono con i criteri che il professore Levi-Morenos su Nave *Scilla* si propose come criteri direttivi: disciplina, responsabilità e libertà intendendo con questo triplice concetto che gli allievi dovessero essere veramente disciplinati per un'intima convinzione, che dovessero avvertire immediatamente le conseguenze dannose delle loro eventuali mancanze e fossero allevati con spirito di pronta, razionale iniziativa, come a tutt'oggi impone la professione marittima. Nel solo caso di rifiuto ingiustificato al lavoro, o di percosse ai compagni (la violenza era il peggiore istinto contro il quale, in quasi tutti i ragazzi dell'Asilo, Levi-Morenos, si trovò a dover lottare) veniva sospeso il rancio finché il lavoro non fosse compiuto, o il colpevole non avesse dimostrato un sincero pentimento del male commesso. Nessun altro castigo materiale e, tanto meno, corporale.

Al riguardo molto interessante è l'episodio di un ragazzo che diede un pugno ad un occhio a un compagno in un impeto d'ira. Ebbene, il colpevole venne fatto assistere alla medicazione della vittima, esage-

rando ad arte la gravità della ferita e le sofferenze del ferito. Poi l'educatore descrisse al ragazzo le terribili conseguenze che avrebbe potuto causare la percossa e gli bendò per mezz'ora gli occhi per fargli provare cosa stava provando il compagno. Liberato dalla fascia il ragazzo colpevole del pugno fu trovato col viso molle di pianto e da quel giorno e da quel suo pugno, l'ira nei confronti del compagno si tramutò in premura e benevolenza.

Tra i tanti valori impartiti durante la permanenza a bordo di Nave *Scilla* anche il concetto di "fraternità". L'importanza di aiutarsi l'uno con l'altro fu alla base dell'esperienza, in particolar modo a bordo di una nave. Il sentirsi "equipaggio" fu uno dei nodi fondamentali su cui poggiò l'intera attività educativa a bordo di queste scuole galleggianti. La mutualità, la previdenza, la cooperazione per il bene sociale, educando le nuove generazioni a pensare bene, a volere il bene, ad operare per il bene, fu il principale deterrente per dare una risposta ai mali dell'esistenza. L'esercizio dell'altruismo e della bontà, del sacrificio, della generosità disinteressata, furono gli ingredienti per "formare" questi piccoli cooperatori del bene.

Il mare, la nave, l'educazione, il lavoro professionale, misurato, ritemprante, furono gli elementi che contribuirono a dare ai marinaretti uno slancio verso una vita in cui al centro di tutto c'era la solidarietà e il bene comune.

Nave *Scilla* così come la *Caracciolo* furono case galleggianti che agli orfanelli e agli abbandonati diedero un'ancora di salvezza strappandoli alla criminalità e ai vizi e dando loro, invece, un aiuto per conquistare un futuro migliore.

I marinaretti non dimenticarono mai quelle "case" sul mare e il viso dolce e materno di donne come la signora Elvira Levi-Morenos e Giulia Civita Franceschi, con le loro carezze e il loro modo di farli sentire accuditi e in famiglia.

GIULIA CIVITA FRANCESCHI E GLI "SCUGNIZZI" DI NAVE CARACCILOLO

Un'altra imbarcazione ceduta dalla Regia Marina agli stessi scopi pedagogici fu nave *Caracciolo*, ex *Brillante*, una pirocorvetta a elica condotta a Napoli nel 1911 la cui vicenda portò la città partenopea al centro dell'interesse

pedagogico per lo straordinario esperimento educativo compiuto dalla signora Giulia Civita Franceschi. Su nave *Caracciolo*, infatti, furono accolti oltre 750 bambini e ragazzi sottratti all'abbandono e restituiti ad una vita dignitosa.

L'impostazione e il metodo educativo utilizzato da Giulia Civita Franceschi²¹, apprezzato da Maria Montessori fu definito dai giornali del tempo come «sistema Civita» per descrivere l'azione educativa volta al recupero di minori a rischio di delinquenza ed esposti ad ogni tipo di malattia, che poneva al centro i valori della dignità legata al lavoro, della solidarietà e degli affetti.

La *Caracciolo* non si limitò ad essere una scuola di addestramento ai mestieri marittimi, ma fu una comunità dove ogni bambino veniva incoraggiato e valorizzato con affetto e nel rispetto delle sue tendenze e aspirazioni.

Giulia Civita Franceschi salì a bordo della nave nell'agosto del 1913 e vi rimase fino al 1928, quando questo istituto educativo fu inserito, così come le altre navi-asilo, nell'Opera nazionale Balilla²².

Il motto dell'Opera delle navi-asilo istituita dalla Regia Marina fu: «Dal mare la vita. Salviamo i fanciulli», raffigurato con il disegno di un'ancora e un salvagente legati da una cima con un nodo «a otto». Uno stemma dal significato semplice ed intenso: le navi-asilo erano un'ancora di salvezza per i fanciulli e il mare salvava loro la vita preparandoli ad affrontare la vita stessa. Al riguardo, interessante è la riflessione di Luisa Francesca Proto²³ che sottolinea come «il mare è sempre stato un elemento particolare, capace di suscitare emozioni for-

tissime e di essere fonte di grande felicità per coloro che ne sono a contatto ma è anche un elemento che può essere terribilmente feroce, rude, duro da vivere e da subire. Ciò è tanto più vero quanto più il mare è vissuto da coloro che con esso hanno rapporti quotidiani, ovvero i marinai, cui sono legati anche momenti tragici, tanto per chi li vive quanto per chi rimane, ovvero gli amici, i familiari, le persone care. Ecco perché quello degli istituti che hanno offerto assistenza e conforto ai familiari, figli essenzialmente ma anche madri, vedove e così via, è un argomento cui la Marina e la marineria in genere sono sempre state estremamente sensibili»²⁴.

L'ISTITUZIONALIZZAZIONE DELLE NAVI ASILO

Di fatto, la prima attività legislativa inerente le «navi-asilo» è datata luglio 1911 quando il Parlamento italiano emanò un'apposita legge, presentata dall'Onorevole Pasquale Leonardi Cattolica, già Direttore dell'Istituto Idrografico della Marina. Seguì il decreto 28 giugno del 1912 sostenuto e avvalorato dal contrammiraglio Paolo Thaon di Revel, che nel marzo del 1913 sarebbe stato nominato Capo di Stato Maggiore della Marina. Il decreto prevedeva la costituzione del Consorzio fra Ministero della Marina, dell'Interno, della Pubblica Istruzione e degli enti locali della città di Napoli per l'istituzione e l'esercizio di una nave-asilo sull'unità radiata *Caracciolo*, concessa dallo Stato.

Il 21 giugno del 1914, un mese prima dello scoppio della Grande Guerra (28 luglio 1914), invece, nacque l'Ente Morale Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo *Caracciolo* e *Scilla* con sede a Roma presso il Ministero della Marina. Ma è solo il Regio Decreto n. 159 del 1925 che regolamenterà in modo definitivo la materia delle «navi-asilo».

Il metodo educativo applicato su queste navi scuola, mirato al recupero e all'integrazione, poneva l'accento sul valore della dignità legata al lavoro, agli affetti e alla solidarietà. I ragazzi erano considerati e riconosciuti nella loro individualità, rispettati e incoraggiati nei propri bisogni e tendenze, così che il loro sviluppo poteva essere il più possibile armonico e completo. Erano ammessi generalmente a bordo giovani di età compresa

(21) Nacque a Napoli da Emilio Franceschi e Marina Vannini. Il padre, scultore ed ebanista toscano, si trasferì nel 1867 a Napoli. Nella città partenopea diede vita a un'importante scuola di intaglio. Giulia fu molto legata al padre. Ben presto diventò la sua più fidata collaboratrice. Nel 1889 Giulia sposò l'avvocato penalista Teodoro Civita. Da questo matrimonio nacque Emilio.

(22) Dopo il ventennio fascista le navi-asilo ripresero la loro attività che si concluse negli anni Settanta.

(23) Luisa Francesca Proto è una donna tenace e molto impegnata sul fronte dell'attività sociale attraverso la sensibilizzazione alla cultura del mare, che gli autori hanno incontrato nel mese di novembre del 2015 alla Libreria internazionale del mare di Roma, in occasione della presentazione del nostro primo libro: V. Grienti-L. Merlini, *Navi al fronte. La Marina Italiana e la Grande Guerra*, Roma, Mattioli 1885, 2015.

(24) Luisa Francesca Proto, *L'esperienza delle navi asilo in Italia (1883-1943)*, cit.

tra gli 8 e i 15 (successivamente il limite di età sarà aumentato a 12 anni per l'ammissione e a 18 per lo sbarco, *N.d.A.*). L'istituzione era diretta da ex ufficiali di Marina, e ciò permetteva di fornire ai ragazzi un primo inquadramento militare. L'istruzione professionale era curata da ex sottufficiali e quella elementare da insegnanti civili.

Gli allievi, dopo aver ultimato i corsi di addestramento acquisivano le conoscenze di base che permettevano loro di essere ammessi alla Regia Scuola Mozzì. I ragazzi potevano eccezionalmente essere sbarcati con anticipo sul limite di età previsto qualora avessero dimostrato particolari inclinazioni o attitudini che ne potevano permettere l'imbarco anticipato su unità militari o mercantili.

Alla fine dell'anno scolastico, l'allievo poteva finalmente godere di un periodo di licenza ordinaria che variava da un minimo di 15 giorni ad un massimo di un mese. Ogni nave inoltre aveva il suo consiglio di amministrazione. Si trattava di vere e proprie scuole organizzate, gestite e controllate come le scuole statali. Il

numero dei ragazzi accolti veniva determinato di anno in anno, in sede di bilancio, dal consiglio di amministrazione stesso e in base alle condizioni economiche dell'ente e alla capacità della nave. Inoltre c'era facoltà del consiglio di deliberare sulle questioni disciplinari che potevano arrivare fino all'espulsione permanente di quegli allievi che, per perdurante cattiva condotta, risultavano nocivi alla serena educazione dei compagni e alla buona disciplina dell'istituto²⁵. Il personale direttivo veniva scelto tra gli ufficiali in congedo della Regia Marina, così come il personale subalterno scelto tra ex militari di truppa o invalidi di guerra. A bordo si provvedeva anche all'istruzione elementare degli allievi e se ciò non era possibile si promuoveva la frequenza dei ragazzi nelle locali scuole comunali.

Poi, con l'avvento del fascismo, nei primi anni '20 del secolo scorso, le navi scuola entrarono a far parte dell'Opera Nazionale Balilla che ne incamerò tutto il patrimonio mobiliare e immobiliare: nacque la SPEM (Scuola per Pescatori e Marinaretti).²⁶

(25) *Ibidem*.

(26) *Ibidem*.



CAPITOLO 2

**A SCUOLA SOTTO LE BOMBE
A BORDO DELLA SCILLA**



Nave Scilla. Una ex cannoniera a elica di circa 60 m dotata di una motrice alternativa e di 2 caldaie della potenza di 835 hp.

A SCUOLA SOTTO LE BOMBE A BORDO DELLA SCILLA

Venezia, 18 novembre 1921: una giornata iniziata con un pallido sole. La linea dell'orizzonte era offuscata dalle nuvole e come sempre le pratiche mattutine, dopo la colazione in coperta, impegnavano non poco i marinaretti di nave *Scilla* prima di andare a lezione a bordo. Una giornata come tutte le altre, ordinaria, anche per Giovanni Todaro, matr. 61, 13 anni e tanta voglia di vivere. Una giorno che né lui né i suoi compagni mai dimenticarono. Infatti, nel pomeriggio di quella grigia giornata, l'Arsenale di Venezia registrò un fatto che poteva finire in tragedia. Una bambina di 7 anni sfuggita al controllo della madre e noncurante del pericolo tra un gioco e l'altro vicino a cime e bitte scivolò nel canale con grande sgomento da parte della madre. Il marinaretto Todaro, con coraggio e sangue freddo, non esitò a tuffarsi in acqua completamente vestito, nel riello dell'Arsenale, per trarre in salvo la bambina. Un episodio che, non solo finì sulle cronache della *Gazzetta di Venezia*, ma che registrò un encomio solenne da parte dell'ammiraglio Mottola, comandante militare marittimo e della Piazza marittima di Venezia. Una storia quella del marinaretto Todaro che si aggiunse ai numerosi atti di coraggio ad opera di ragazzi educati e disciplinati a bordo delle "navi-asilo". Da Genova, Bari, Napoli e Venezia non mancarono elogi ed encomi per il comportamento che in mare e in terra tennero questi giovani figli, molto spesso, di "N.N." (così venivano siglati all'anagrafe i trovatelli), oppure orfani per via della guerra o figli di pescatori che il mare aveva portato via. Storie che pian piano si fecero spazio, soprattutto al termine del primo conflitto mondiale, nelle cronache dei giornali del tempo desiderose di raccontare buone notizie in un'Italia che era costretta a ricominciare dopo la Grande Guerra nonostante quest'ultima fosse stata vinta anche e soprattutto grazie al grande contributo della Regia Marina, sapientemente guidata dall'ammiraglio Paolo Thaon di Revel.

L'eco positivo dei risultati di queste scuole sul mare provocò un numero considerevole di istanze anche da parte di persone della borghesia del tempo e di ufficiali della stessa Regia Marina che valutavano positivamente l'esperienza didattica e disciplinare a bordo delle "navi-asilo". Una dimostrazione è la lettera inviata a Mamerto Camuffo, direttore della *Scilla*, da un ufficiale di Marina che, notata la grande propensione alla vita di mare di un ragazzo, inoltrò istanza perché venisse accettato a bordo. È quanto si evince dalla lettera di risposta da parte del direttore Camuffo, il quale sottopose il caso al Consiglio di Presidenza di Nave *Scilla*, ottenendo l'autorizzazione a una deroga del regolamento. Di una deroga si trattò perché, come si legge dalla risposta del direttore Camuffo, "il regolamento limita a 12 anni l'età massima per le ammissioni" così come "il fatto che il ragazzo non è orfano". Ora, sebbene l'ostacolo all'età poteva essere superato dalla propensione alla vita di



Ritaglio della *Gazzetta di Venezia* del 19-11-1921 in cui veniva riportata la notizia dell'encomio nei confronti di Giovanni Todaro, marinaretto di Nave *Scilla*



Esercizi di riparazione di reti e vele. A lezione di arte marinaresca in coperta su Nave Scilla



I più piccoli osservano i marinaretti più grandi nell'arte di fare nodi



Lezioni di ginnastica a bordo di Nave Scilla. *Mens sana in corpore sano*



Su Nave Scilla così come a bordo di tutte le navi asilo il personale della Regia Marina, in particolare sottufficiali. Nella foto un giovane marinaio spiega l'uso di cime e verricelli

mare del ragazzo, lo scoglio più difficile era rappresentato dal fatto che il richiedente non fosse orfano, dunque un privilegiato rispetto ad altri marinaretti che salivano a bordo per rinfrancarsi del loro girovagare nei

quartieri della città lagunare. L'unica soluzione, allora, fu il pagamento di cinquanta lire al mese da parte dei genitori, come si legge nella lettera di risposta:



La lettera del 1921 in cui il direttore della Nave Asilo Scilla fornisce alcune indicazioni per l'ammissione di un giovane con propensione alla vita di mare

gradatamente: l'età / il regolamento limita a 12 anni l'età massima per le ammissioni, e il fatto che il ragazzo non è orfano ha questione dell'età venne superata con l'affermazione che l'aspirante ha particolari attitudini alla vita del mare: quanto alla seconda difficoltà - ritenemmo di poter deliberare che il padre contribuisca al sostentamento della figlia, col versamento di lire cinquanta mensili, e così il Consiglio di Presidenza non ha data l'autorizzazione d'ammissione.

2° altro il ragazzo -
Nella ventura settimana Torso recò a bordo e noi possiamo l'onore di visitarla anche per prendere i definitivi accordi circa l'andata del ragazzo sulla figlia: avrà per lui cure affettuosamente materne.

Intanto ha pregato di riferire quanto sopra a S.E. l'Onorabile Tassoni d'Arce, pregandolo di recarsi - se lo si può - a bordo, l'onore di un'udienza. Torso recò.

Nella lettera veniva spiegato pure che, non essendo il ragazzo orfano, conditio sine qua non, per essere ammessi a bordo ed essendo al di là del limite di età di 12 anni, l'istanza andava respinta. Tuttavia, dopo la riunione del Consiglio di Presidenza, e dopo la valutazione positiva di una propensione del giovane alla vita marinai, si fece una deroga e si procedette all'ammissione.



Un momento del posto di lavaggio sul ponte in coperta di Nave Scilla



Venezia. Il rancio è servito per i marinaretti di Nave Scilla. Molti di loro diventarono cuochi e camerieri e si guadagnarono la vita onestamente



I marinaretti di Nave Scilla a lezione di navigazione a remi. L'istruzione pratica in mare e le lezioni di voga venivano impartite da ufficiali e sottufficiali della Regia Marina.



Venezia. Lezioni di voga sotto lo sguardo attento dei nostromi della Regia Marina. Numerosi marinaretti prestarono servizio anche in Marina Mercantile.



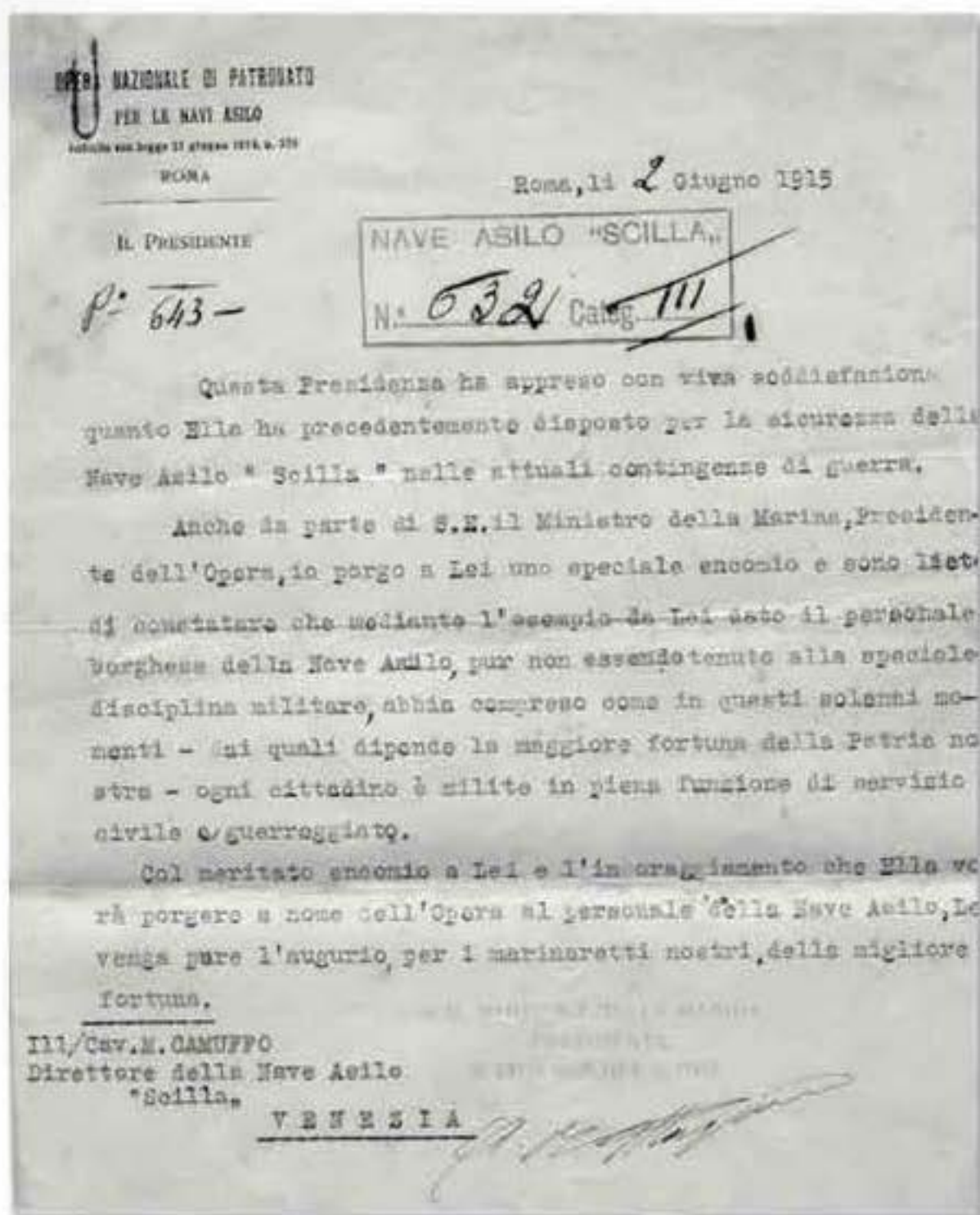
In equilibrio sull'albero di bompresso di Nave Scilla. Molti ragazzi con la passione per il mare chiedevano il permesso ai loro educatori di salire sul bompresso.



Nave Scilla. Esercitazione a riva

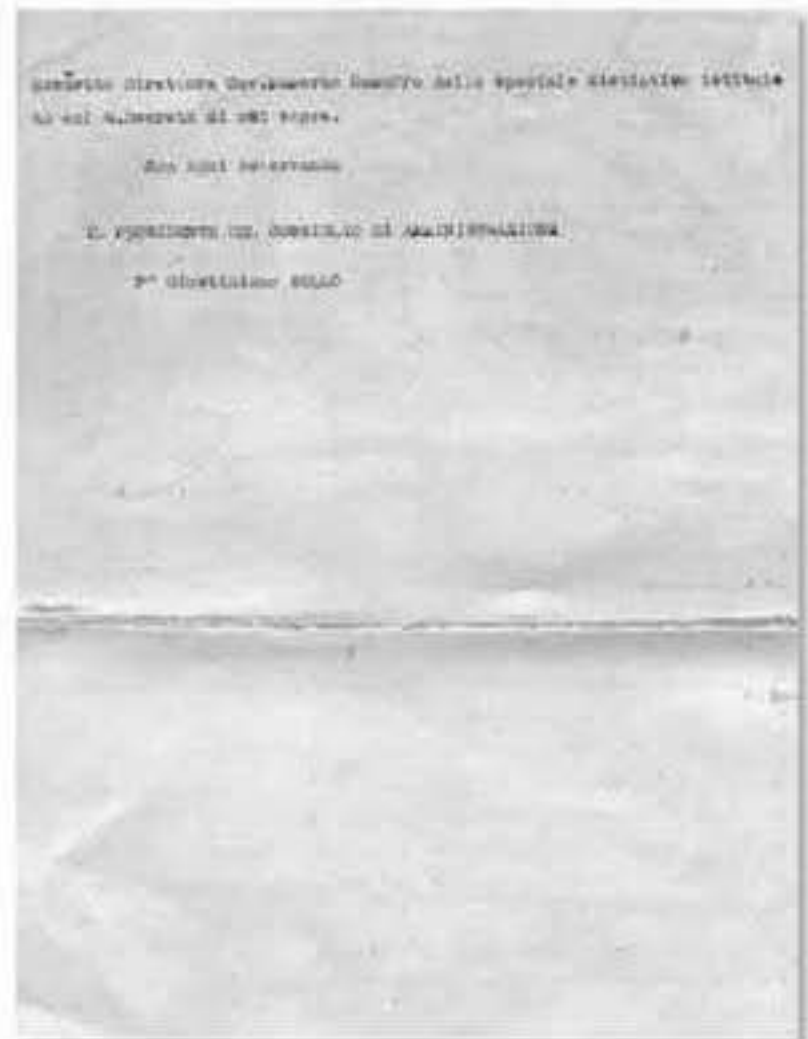
Quella delle navi-asilo fu un'esperienza che assunse un elevato grado di stima e di fiducia da parte delle istituzioni e dell'opinione pubblica, anche attraverso la stampa del tempo, per via della coraggiosa tenacia dimostrata durante le fasi più acute del conflitto, in particolare a Venezia, città che, insieme a Bari, subì la minaccia e i colpi dei nemici da terra, dal mare e dal cielo. La testimonianza proviene da una lettera inviata da Roma, proprio dal Presidente dell'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo, presso il Ministero della Marina, il 2 giugno 1915, nove giorni dopo l'ingresso

dell'Italia nel primo conflitto mondiale. Nella missiva si elogiava il direttore della Nave Asilo *Scilla*, ricordando l'importanza del contributo proveniente dal suo speciale "equipaggio", sebbene esso non fosse soggetto alla disciplina militare, nelle ore in cui la Patria veniva ad essere chiamata alla difesa del territorio nazionale. La lettera, a firma del Sottosegretario di Stato, si concludeva con un encomio rivolto ai piccoli marinaretti che, sotto le bombe e i cannoneggiamenti, proseguirono la loro attività didattica nella speranza di un futuro migliore.



A questa lettera ne fecero seguito delle altre durante la guerra, una delle quali, datata 20 giugno 1916, inviata dal Presidente del Consiglio di Amministrazione della "Società Regionale Veneta per la Pesca e l'Acquacultura" – o, più semplicemente, "Società Veneta per la Pesca e l'Acquacultura" – Giustiniano Bullo. In essa si chiedeva, a beneficio del direttore della Nave Asilo *Scilla*, Mamerto Camuffo, il conferimento del distintivo istituito col Regio Decreto 21 maggio 1916 n. 641, per

aver egli compiuto la scelta di rimanere a bordo della nave volontariamente e con spirito di sacrificio e abnegazione, trovandosi ridotto il personale a bordo e vacante il posto dell'ufficiale di coperta. Una richiesta che aveva un presupposto fondamentale: la nave, come tutto il regio naviglio, era di proprietà dello Stato mentre la vigilanza delle attività didattiche faceva capo al Ministero della Marina.



La lettera in cui il Presidente del Consiglio di Amministrazione della Nave-Asilo *Scilla* proponeva il direttore della nave-scuola per l'ottenimento del cosiddetto "nastrino per le fatiche di guerra"

La risposta non tardò ad arrivare. Giunse il 18 luglio del 1916 direttamente dal Comando Militare Marittimo della Piazza di Venezia, a firma del vice ammiraglio. L'esito non fu positivo in quanto solo il personale mi-

litare di Esercito e Marina (l'Aeronautica non era ancora stata creata, *N.d.A.*) poteva fregiarsi di quella decorazione, così come si evince dalla missiva di risposta:

COMANDO IN CAPO
DEL DIPART. E DELLA PIAZZA MARITT.
di VENEZIA
1a Sezione

Venezia, 18 luglio 1916

N. di protocollo { nel 5916
 { riserva.

Risposta al foglio N. 1040
Allegati N. 1040

OGGETTO: Decorino per le fatiche di guerra.

Alla Presidenza della Nave Asilo Scilla
VENEZIA

Pregiarmi informare V.S. che questo Comando in Capo ha a suo tempo rimesso al Ministero la proposta di V.S. pel conferimento al Cav. Mamerto Suffo direttore della Nave Asilo Scilla dello speciale distintivo per le fatiche di guerra.

Ora il Superiore Dicastero, in proposito, mi ha comunicato che pur apprezzando l'opera svolta dal suddetto funzionario a prò del suddetto asilo è spiacevole non potere favorevolmente accogliere la proposta ostando al disposto dell'art. 1 del R. Decreto 841 del 21 Maggio 1910, il quale stabilisce che possono fregiarsi del distintivo suddetto i soli militari appartenenti all'Esercito e alla Marina ed ai corpi militarizzati.

Il Ministero aggiunge che l'eccezione contenuta all'art. 2 delle norme per la concessione del distintivo in parola riguarda il solo personale borghese imbarcato sulle Regie Navi, cioè operai, connasmi, cuochi e domestici, eccezione doverosa per un personale che ai pari dei militari non lo sopporta le fatiche ed i disagi della guerra, ma è soggetto a tanti e effettivi rischi e pericoli.

Con osservanza.

Il Vice Ammiraglio
Comandante in Capo
A. [firma]



Venezia. A lezione di geografia e geometria



Venezia. I marinaretti di Nave Scilla imparano a leggere e a scrivere sotto lo sguardo attento di un insegnante



CAPITOLO 3

**IL REPORTAGE
DI MATILDE SERAO A BORDO
DI NAVE *CARACCILO***

IL REPORTAGE DI MATILDE SERAO A BORDO DI NAVE CARACCILOLO

Nel corso del primo conflitto mondiale l'attenzione era tutta concentrata sull'andamento della guerra. Nonostante ciò l'esperienza "delle navi-asilo" italiane fu notata da intellettuali, educatori, giornalisti. Tra questi, la scrittrice Matilde Serao che proprio a questa istituzione dedicò un lungo articolo pubblicato sulla *Rivista Marittima*²⁷ del maggio 1913 dal titolo *Sulla Nave*.

Un intenso reportage, che riletto oltre cento anni dopo continua a suscitare emozioni, nel quale la scrittrice²⁸

(27) La *Rivista Marittima*, pubblicazione mensile della Regia Marina prima e della Marina Militare poi, è stata fondata dal Ministero della Marina nel 1868 "per esercitare ed alimentare la cultura professionale del personale della Marina, è palestra di studi navali, tecnici e scientifici, per chiunque sia in grado e desideri contribuire con gli studi stessi all'interesse scientifico e allo sviluppo della Marina Militare e Mercantile", come è riportato nel primo articolo del suo Ordinamento del 1911, ancora in vigore. Dal 1868 ad oggi è sempre stata lo specchio della Marina Militare.

(28) Matilde Serao nasce a Patrasco, in Grecia, il 7 marzo 1856 da madre greca e padre italiano. Avvocato e giornalista, il padre di Matilde, infatti, aveva dovuto lasciare la sua città, Napoli, nel 1848 in quanto ricercato come anti-borbonico. Il 15 agosto 1860, però, con l'annuncio dell'ormai imminente caduta di Francesco II, la famiglia Serao ritorna in Italia dove Matilde cresce spensierata fino alla prima adolescenza. Solo in seguito ad una serie di vicissitudini economiche e alla grave malattia della madre, all'età di 15 anni, Matilde impara a leggere e a scrivere. A 26 anni, nel 1882, lascia Napoli per trasferirsi a Roma. Intanto la scrittura è diventata la sua vita. Nel 1885 sposa Edoardo Scarfoglio, noto critico letterario. Diventata madre di quattro figli, continuò a scrivere e a pubblicare romanzi. Tra Matilde Serao ed Edoardo Scarfoglio non nacque solo un'unione sentimentale, ma anche un sodalizio professionale. Scarfoglio pensava da tempo di fondare un proprio giornale quotidiano. Con Matilde realizzò il suo progetto: nel 1885 fondarono insieme il *Corriere di Roma* che cessò le pubblicazioni due anni dopo, e nel 1891 il *Mattino* che uscì con il primo numero il 16 marzo del 1892. Separatasi dal marito, nel 1904 Matilde fonda *Il Giorno di Napoli* che dirigerà fino alla morte nel 1927.



Ai marinaretti venivano impartite lezioni di storia, geografia, matematica, ma soprattutto i maestri insegnavano a leggere e a scrivere



Giulia Civita Franceschi e un'altra educatrice insegnano ai piccoli marinai a riconoscere i pesi, le misure e a fare i conti con i numeri



I "caracciolini" a lezione di geografia e di storia



Lezione di educazione fisica a bordo di Nave Caracciolo



L'infermeria di Nave Caracciolo

faceva riferimento ai suoi viaggi, ai suoi "lunghi pellegrinaggi nei paesi stranieri" dove andava a cercare e a "scrutare un diverso mistero delle anime" nei "taciti e pensosi vagabondaggi per le vie di città singolari", ma nel fare questo e nel ricordare i suoi racconti itineranti e i paesaggi che aveva visto, non poteva dimenticare l'affresco tutto vesuviano della sua Napoli, di quel Golfo e del suo splendido popolo di cui la giornalista si sentiva "umilmente sorella, per il sangue, per la razza, per il vincolo di simpatia, di tenerezza".

Sentimenti di profonda nostalgia bloccati, per un attimo nel suo girovagare per le città, solo da alcune cartoline che ritraevano "tutto ciò che vi è di peggio, tutto ciò che si suppone di peggio" per il «buon popolo napoletano». Le cartoline illustravano "i bimbi napoletani, in cui i loro visetti scarni ed espressivi, dagli occhi ove scintilla un raro lume d'intelligenza, seducono la fantasia, ma ciò che fanno, questi monelli, questi scugnizzi, stringe il cuore per la pietà e per l'indignazione. Ecco il piccino di sua madre seminudo: la madre cerca, fra i suoi capelli, con atto naturale, ma immondo... Ecco lo scugnizzo presso un forestiere, facendo ca-



A lezione di arte marinaresca



Attività di riparazione delle reti



Piccoli e giovani marinai si esercitano su Nave Caracciolo nell'arte dei nodi marinareschi e nell'attività di riparazione delle reti da pesca



I marinaretti al tornio e alla pressa



Un "caracciolino" suona la tromba dell'adunata



Il rancio è servito a bordo di Nave Caracciolo



I "carocciolini" durante un posto di lavaggio e di raspetto. L'imbarcazione veniva considerata la loro scuola e la loro casa

priole su capriole, come un animaletto agile e furbo, per avere la monetina di un soldo... ecco l'altro monello che, presso un venditore di maccheroni, il quale ha i suoi fratelli ed il suo banco all'aria aperta prende da un monello di maccheroni i fili della lunga pasta, li solleva con la mano e se li fa cadere in bocca, per mostrare la sua golosità e la sua abilità... ecco, ecco il monello dalla faccia arguta che, nella via, alle spalle di un signore, italiano o straniero, gli ruba abilmente il fazzoletto... ecco, ecco, in queste cartoline, esposte a Londra, ad Amsterdam, a Praga, tutti i vizii, tutte le degenerazioni di questi poveri piccoli monelli napoletani, ecco la loro sporcizia, la loro pigrizia, la loro avidità, il loro istinto del furto, riprodotti, moltiplicati, esagerati!"⁽²⁹⁾

(29) M. Serao, "Sulla Nave", *Rivista Marittima*, maggio 1913.

È proprio in quel momento, si legge, che "qualsiasi paesaggio mirabile, qualsiasi folla bizzarra, perdevano ogni fascino: io non ricordavo che il mio magnifico paese e la ingiustizia annosa e l'iniquità antica, con cui è stato trattato, sempre, quasi sempre, un po' meno, adesso, ma, ancora, così iniquamente e così ingiustamente trattato"⁽³⁰⁾.

La scrittrice allora cerca di ricomporre la fisionomia del suo popolo: "Sapevo, è vero, che la sua sporcizia è stata molto combattuta e in gran parte vinta; sapevo che la sua pigrizia era, ormai, una leggenda, di fronte al fervore di lavoro, nelle novelle industrie fiorenti e nelle antiche, risorte – scriveva Matilde Serao nel suo lungo articolo –. Sapevo che la sua golosità è una leggenda

(30) *Ibidem*.



Tutti ad ascoltare i consigli del nostromo della Regia Marina

iniqua, data la sobrietà tradizionale napoletana; e sapevo, anche, quanto sia diminuita la statistica dei piccoli delitti, dei piccoli crimini: tutto questo sapevo e me ne consolavo, interiormente⁽³¹⁾.

Una riflessione, questa, che partiva dall'evocazione improvvisa dinnanzi ai suoi occhi "di quei monelli, di quei scugnizzi napoletani, abbandonati, vaganti, laceri, affamati, che cercavano un tozzo di pane alla pietà dei passanti mentre di notte si raccoglievano nel grembo della città e nei quartieri bui dormendo a terra"⁽³²⁾. Un'immagine non diversa da quella che oggi vediamo spesso nella grandi città, nelle stazioni ferroviarie e nei quartieri periferici.

(31) *Ibidem*.

(32) *Ibidem*.

I bambini dormivano a terra, "come se non fossero cristiani" scriveva Serao, "come se non portassero, come noi, il duplice nobile segno dell'umanità e della fede. E tutto il sottile piacere interiore del mio viaggio svaniva"⁽³³⁾. Poi la cronista, tra le prime donne italiane a definirsi tale, in questo scritto unico ed originale pubblicato dalla *Rivista Marittima* si fermava e rifletteva sulla solidarietà umana. Si soffermava sulla carità moderna perché "in una giornata di maggio, sotto un cielo chiaro ove correva un gran vento fresco" Matilde Serao aveva "messo piede sulla nave-asilo *Caracciolo* che profila le sue grandi linee nel nostro porto militare e ho sentito il mio spirito preso, attratto e vinto dalla grande

(33) *Ibidem*.



Prima e dopo il percorso di vita a bordo

idea, che ne ha fatto la casa e la scuola, sul mare e pel mare, dei poveri monelli napoletani, dei poveri scugnizzi dai visi olivastri, dalle membra scarne⁽³⁴⁾. Su questa nave, proseguiva la giornalista "aleggia il nome del grande ammiraglio napoletano, che pel mare visse e soffrì e fu condottiero di battaglia e fu eroico e per la sua fortuna di guerra e il suo eroismo, dette la sua purissima vita: ma intorno all'antico ricordo, si annoda tutta un'alta e forte e semplice idea di redenzione e di esaltazione. Prende, la nave-asilo *Caracciolo*, di Napoli, come ha già fatto, da anni, a Venezia, la nave-asilo *Scilla*, dei ragazzi del popolo, abbandonati dai loro genitori, o, forse, orfani: li toglie alla strada, alla povertà, alla mendicizia, al vizio: li sottrae alla malattia, all'ospedale, al

carcere, alla morte: e li mette sovra la nave e sulla nave, dà loro un letto modesto, ma sicuro, dà loro un cibo semplice ma sano e abbondante, dà loro della biancheria rude ma pulita e fa loro indossare quel vestito del marinaretto, che è il simbolo commovente di quella redenzione⁽³⁵⁾.

Matilde Serao scriveva non per sentito dire. Da cronista e viaggiatrice faceva riferimento alle due navi-asilo più importanti che la Regia Marina aveva sostenuto e incitato, e faceva riferimento a quelli che ci piace definire "Montessori del mare", ossia agli educatori come Garaventa, Levi Morenos e Giulia Civita Franceschi, tutti impegnati dai primi del Novecento a educare i "marinaretti" alla vita, e alla vita di mare.

(34) *Ibidem*.

(35) *Ibidem*.



Un giovane prima, durante e dopo il suo percorso di vita e di studio a bordo di Nave Caracciolo

“La nave-asilo *Caracciolo* raccoglie un senza-patria, un senza-famiglia e dà, a questa creatura diseredata, una patria, una famiglia, raccoglie un vagabondo, un mendicante, e dà a questo povero essere sbattuto e spero, la casa, il pane, il letto, in una disciplina ferma e rigida; raccoglie il figlio di una tubercolotica e ne fa un ragazzo sano e forte; raccoglie un pigro, un disobbediente, una pianta da galera e ne fa un ragazzo operoso, disciplinato, onesto, retto, destinato a fare il suo dovere di uomo e di italiano, e a guadagnar la sua vita, sul mare e pel mare. Ne fa dei piccoli signorini, la nave-asilo *Caracciolo* degli scugnizzi che ha raccolti; non dà loro delle consuetudini e delle aspirazioni che ne spostino l'animo e ne deviino la vita; non li fa passare dalla estrema miseria e dal supremo abbandono a un'agiatezza corrompitrice; non li adotta per sempre, come se fossero degli irresponsabili; non li protegge oltre la misura, oltre

l'età, impedendo, così, quel movimento continuo, quella continua rotazione di soccorso e di redenzione, verso altri ragazzi, che aspettano ansiosi, talvolta invano, altrove, in altre istituzioni, che venga il loro turno”³⁶.

Per la scrittrice l'idea sociale della nave-asilo era austera, nella sua schiettezza; profondamente educativa, nella cornice della gentilezza e di poesia; civilmente ammirabile, nella sua protezione ferma e inflessibile. “Lo scugnizzo – scriveva l'intellettuale partenopea – che per buona sorte, mette il suo piede nudo sulla tolda della nave-asilo è subito irreggimentato sotto una regola marinara che lo accompagna, in forme svariate, per tutta la vita: la educazione che vi riceve è militare: la istruzione

(36) *Ibidem*.



Una pagina dell'album fotografico di Nave Caracciolo custodito nella Fototeca della Marina Militare illustra alcuni momenti di pesca e di navigazione



A bordo di Nave Caracciolo si imparano i segreti della falegnameria



I "caraccialini" alla prese con il tornio e la pressa a bordo sotto lo sguardo attento di Giulia Civita Franceschi



I giovani marinai di Nave Caracciolo imparano l'arte del fabbro ferraio e l'uso di martello, scalpello, mantice, tenaglie e incudine



Un sottufficiale della Regia Marina impartisce nozioni di meccanica a bordo di Nave Caracciolo



Giulia Civita Franceschi, da più parti considerata la "Montessori del mare".
A lei Matilde Serao dedico' un lungo articolo pubblicato sulla Rivista Marittima



Giulia Civita Franceschi a bordo di Nave Caracciolo con i suoi allievi



Giulia Civita Franceschi insieme ai piccoli e giovani marinai a bordo di Nave Caracciolo



"Scugnizzi" insieme a Giulia Civita Franceschi





Una foto sul ponte di Nave Caracciolo insieme a Giulia Civita Franceschi in seconda fila sulla destra



Una foto di gruppo per i "caracciolini"



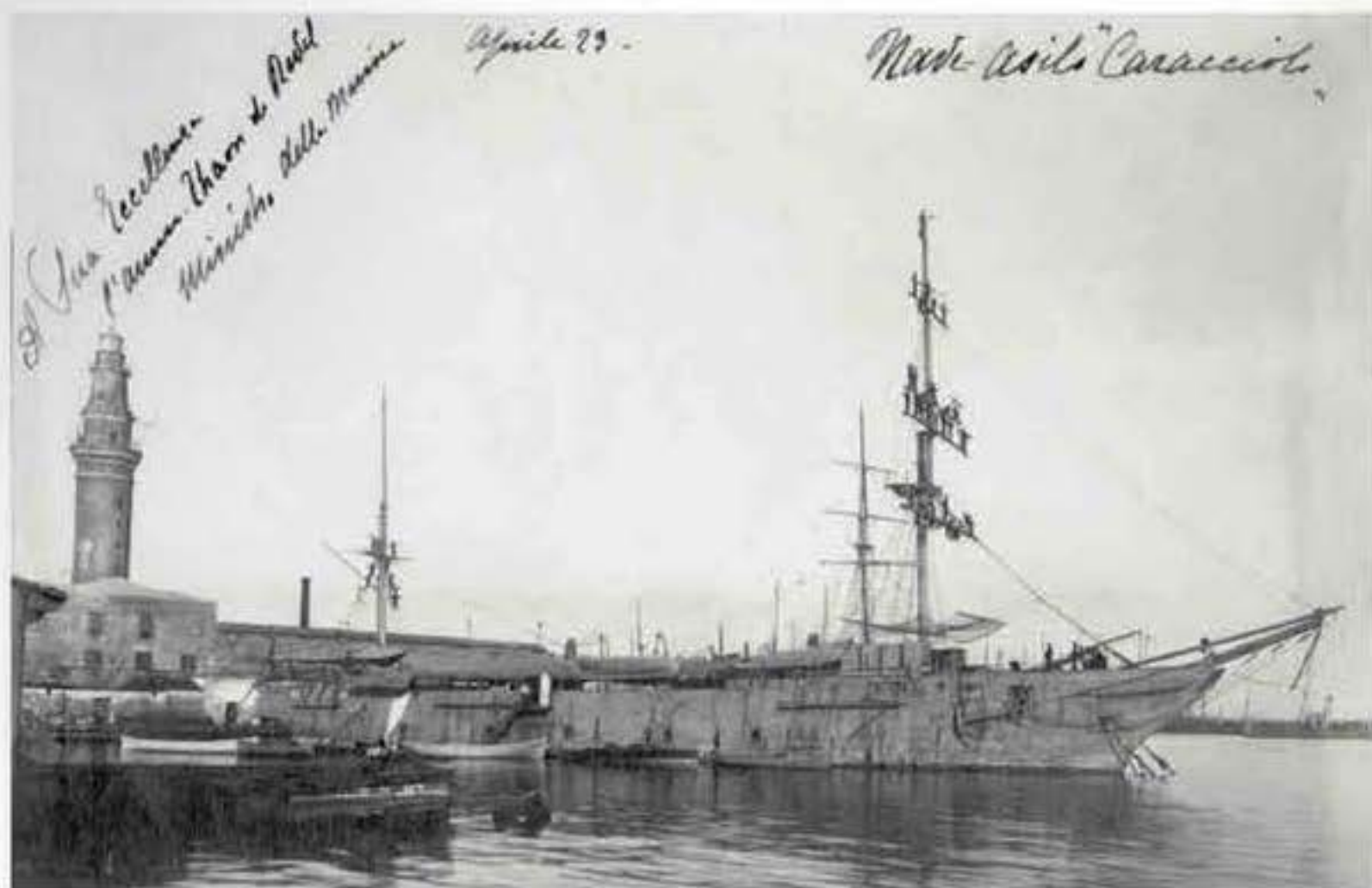
I marinaretti di Nave Caracciolo a centro nave ascoltano le letture di Giulia Civita Franceschi

è marinaresca. Ogni suo atto, ogni sua parola sono armonizzate a questo criterio così civile e così patriottico. Uno statuto e un regolamento, che sono un miracolo di idee nette e pratiche, di proponimenti precisi e inflessibili presiedono e disciplinano l'istituzione"³⁷.

Inoltre, la Serao elogiava il Ministro della Marina "che sempre si era interessato ai fanciulli abbandonati". Parole non certo di piaggeria, ma frutto dell'evidenza che queste istituzioni marinaresche davano un contributo sociale non indifferente. Così, dotata di penna e taccuino, la cronista Serao raccontò quel che vide a bordo nel giorno in cui salì sulla piroscafo. Un vero e proprio reportage, un testo di grande profondità, delicatezza e verità.

"Sono adesso, sulla nave-asilo *Caracciolo*. Un primo gruppo di ragazzi napoletani, raccolti e il vederli, colà,

(37) *Ibidem*.



La foto con dedica all'Amm. Thaon di Revel dei marinaretti di Nave Asilo Caracciolo

già vivere della umile e magnifica vita del marinaio, commuove ognuno che abbia cuore di uomo e d'italiano nel petto: se i soccorsi degli enti e dei cittadini, amorosi e razionali soccorsi, verranno, come già affluiscono, al consorzio, potrà la *Caracciolo* raccogliere oltre i centocinquanta ragazzi e, man mano, prendere i nuovi, in cambio di quelli che andranno al loro destino: educano e insegnano, a bordo, ufficiali pensionati e in attività della nostra Marina, che hanno, in sé, tutta la tradizione e tutta la volontà di perpetuare questa tradizione; e da questa nave, immobile ma fervida di una vita ideale e reale, ogni anno, col tempo, esciranno dei bei giovani, sani, onesti, istruiti, che andranno sulle navi da guerra, che andranno sulle navi mercantili, che, magari, saranno dei pescatori, ma a cui la *Caracciolo* avrà dato l'esistenza materiale e una coscienza morale di cittadini e di soldati⁽³⁸⁾.

(38) *Ibidem*.

Infine, il reportage si chiude ricordando Gabriele D'Annunzio: "Il Poeta d'Italia, il nostro amico e il nostro fratello, nel suo sublime poema drammatico, *la Nave*, pronunciò il grande grido di liberazione: egli dichiarò, al popolo italiano, che la sua patria era sulla nave. Coloro che con idea di seria carità civile, che con pensiero provvido dell'avvenire italiano, che con animo tenero e forte, insieme, vollero che la *Scilla* e la *Caracciolo*, diventassero una casa, una scuola, una patria, coloro che, domani, forse e senza forse, a Spezia e a Taranto, creeranno altre consimili istituzioni di protezione e di educazione, hanno con animo ardente, con energia costante, realizzato l'alto precetto patriottico del poeta. E colei che ha tenuto a onore della sua vita di scrittrice, quello di esaltare, sempre che sia, il suo paese e il suo popolo, esprime in queste modeste parole di cronaca, tutto il sentimento di ammirazione e di commozione⁽³⁹⁾.

(39) *Ibidem*.

SULLA NAVE

— Dove porremo noi la nostra patria?
— Su la nave!

GABRIELE D'ANNUNZIO.

Quante volte, nei miei lunghi e lontani pellegrinaggi, nei paesi stranieri, ove andavo a cercare una ignota beltà delle cose e a scrutare un diverso mistero delle anime, nei miei taciti e pensosi vagabondaggi per le vie di città singolari, i miei occhi si sono fermati sovra le immagini di qualche vetrina, ove, fra libri e giornali, la memoria del mio paese è balzata, in me, vivace, insieme a un fiotto di amarezza. In qual forma, purtroppo, Napoli, la mia patria, e il popolo napoletano, di cui mi sento umilmente sorella, per il sangue, per la razza, per il vincolo di simpatia e di tenerezza, in qual forma triste, scoraggiante, disgustosa, questa città e questo popolo, mi sono apparsi, nelle vetrine dei librai stranieri! Una serie di cartoline, dette caratteristiche, dette pittoresche, mostravano, mostrano ancora, ahimè, tutto ciò che vi è di peggio, tutto ciò che si suppone di peggio, per il mio buon popolo: e, sovra tutto, una serie di cartoline sui bimbi napoletani, sui ragazzi napoletani, in cui i loro visetti scarni ed espressivi, dagli occhi ove scintilla un raro lume d'intelligenza, seducono la fantasia, ma ciò che fanno, questi monelli, questi *scugnizzi*, stringe il cuore per la pietà e per l'indignazione. Ecco il piccino fra le ginocchia di sua madre, seminudo: la madre cerca, fra i suoi capelli, con atto naturale, ma immondo... Ecco lo *scugnizzo* presso un forestiere, facendo capriole su capriole, come un animaletto agile e furbo, per avere la monetina di un soldo... ecco l'altro monello che,

SULLA NAVE

247



Il Poeta d'Italia, il nostro amico e il nostro fratello, nel suo sublime poema drammatico, la *Nave*, pronunciò il grande grido di liberazione: egli dichiarò, al popolo italiano, che la sua patria era sulla nave. Coloro che con idea di seria carità civile, che con pensiero provvido dell'avvenire italiano, che con animo tenero e forte, insieme, vollero che la *Scilla* e la *Caracciolo*, diventassero una casa, una scuola, una patria, coloro che, domani, forse e senza forse, a Spezia e a Taranto, creeranno altre consimili istituzioni di protezione e di educazione, hanno con animo ardente, con energia costante, realizzato l'alto precetto patriottico del poeta. E colei che ha tenuto a onore della sua vita di scrittrice, quello di esaltare, sempre che sia, il suo paese e il suo popolo, esprime in queste modeste parole di cronaca, tutto il suo sentimento di ammirazione e di commo-
zione.

Roma, maggio 1913.

MATILDE SERAO.



CAPITOLO 4

**L'OPERA NAZIONALE
DI PATRONATO
PER LE NAVI ASILO E LA
LEGGE 576/2 GIUGNO 1914**

L'OPERA NAZIONALE DI PATRONATO PER LE NAVI ASILO E LA LEGGE 576/2 GIUGNO 1914

L'“Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo” fu istituita con l'articolo 2 della legge 21 giugno del 1914 n. 576, che la riconobbe quale Ente Morale e stabili come dovesse essere costituito il Consiglio di Amministrazione la cui presidenza fu affidata al Ministro della Marina, all'epoca il vice ammiraglio conte Enrico Millo. Fu questa una legge senza ombra di dubbio impeccabile e funzionale in quanto consentì all'Opera di avere immediatamente riconoscimento giuridico e quindi di essere da subito operativa. La legge era suddivisa in cinque semplici articoli.

Il primo articolo faceva riferimento alla legge⁽⁴⁰⁾ 13 luglio 1911, n. 724 e garantiva la possibilità di destinare altri bastimenti della Marina al ricovero, all'assistenza e all'istruzione professionale marittima degli orfani di marinai e pescatori, e di fanciulli moralmente o materialmente abbandonati. Lo *status* giuridico sarebbe stato riconosciuto attraverso Regi Decreti proposti dal Ministro della Marina di concerto con quelli dell'Interno e della Pubblica Istruzione, vagliati dal Consiglio di Stato.

Il secondo articolo istituiva l'“Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo” quale Ente Morale con sede a Roma presso il Ministero della Marina con scopi di alta vigilanza, coordinamento e controllo⁽⁴¹⁾. Nello stesso articolo venivano dettate le regole per la costituzione del Consiglio Direttivo che avrebbe ammini-

strato il Patronato⁽⁴²⁾, cariche e funzioni assolutamente gratuite sia per funzione che per medaglie di presenza, indennità di viaggio e simili.

Il terzo articolo autorizzava il Ministro della Marina a cedere gratuitamente⁽⁴³⁾ per l'istituzione delle navi asilo le Regie Navi in alienazione che si ritenevano idonee allo scopo, provvedendo altresì nei limiti del possibile ai relativi lavori di adattamento e riparazione tramite i dipendenti arsenali militari marittimi. Il Ministro, inoltre, veniva autorizzato ad esigere una tassa di ingresso ai Musei della Marina⁽⁴⁴⁾ che, imputata su un capitolo di spesa dedicato al Ministero della Marina, avrebbe sovvenzionato l'Opera Nazionale di Patronato⁽⁴⁵⁾.

Il quarto articolo conferiva al Ministro della Marina l'alta vigilanza sulla materia di concerto con i Ministeri dell'Interno e della Pubblica Istruzione e del Consiglio di Stato.

Il quinto articolo, infine, dava facoltà al Governo di emanare le disposizioni applicative per l'esecuzione della legge.

(40) Che aveva, tra l'altro, istituito come Navi Asilo il *Caracciolo* e lo *Scilla*.

(41) In particolare, quello “di promuovere la fondazione e lo sviluppo delle navi asilo, sussidiando anche direttamente quelle di esse che, per deficienza di mezzi in relazione alle esigenze locali, abbiano maggior bisogno di aiuto” e “di provvedere, mediante la conclusione di opportuni accordi, al coordinamento dell'azione benefica delle singole navi asilo, in concorso pure delle altre istituzioni pubbliche o private che abbiano scopi affini”.

(42) Il presidente sarebbe stato il Ministro della Marina (o un suo rappresentante); due delegati nominati con Regi Decreti avrebbero rappresentato per un triennio il Ministero dell'Interno e della Pubblica Istruzione; un delegato sempre in carica per un triennio avrebbe rappresentato ciascuna delle navi asilo giuridicamente costituite; altri membri straordinari in numero opportuno (proposti dal Ministro della Marina e nominati con Regio Decreto) avrebbero contribuito con le proprie specifiche competenze a fornire un ulteriore concorso morale e materiale.

(43) In via temporanea o definitiva.

(44) In particolare di quello annesso all'arsenale militare marittimo di Venezia e degli stabilimenti militari marittimi in occasione di festeggiamenti vari.

(45) Con lo stesso articolo veniva stabilito un sussidio annuo all'Opera di 10.000 lire per l'esercizio finanziario 1914-1915, di 60.000 lire per l'esercizio finanziario 1915-1916, e di 80.000 lire per i successivi esercizi finanziari.

I licenziati delle scuole professionali istituite sulle navi asilo furono autorizzati a dare gli esami per il grado di padrone (art. 62 dell'allora Codice per la Marina Mercantile) anche se non in possesso dei requisiti⁽⁴⁶⁾, salvo ottenere le relative patenti di abilitazione quando in possesso di tali titoli.

L'ammiraglio Millo, Ministro della Marina, si attivò immediatamente a chiedere ai vari Ministeri coinvolti le designazioni dei rispettivi rappresentanti. Fu così che a fine novembre 1914 nomine e Regi Decreti furono emessi e registrati alla Corte dei Conti. L'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo poteva iniziare ufficialmente il suo lavoro.

Il primo Consiglio di Amministrazione fu presentato dal suo primo Presidente, il vice ammiraglio Leone Viale⁽⁴⁷⁾ subentrato quale Ministro della Marina a Millo, in un discorso tenuto il 2 dicembre 1914 in occasione della seduta inaugurale dell'Opera. Disse nel suo me-

morabile discorso: «[...] Sono ben lieto ed onorato di portare il saluto della Marina a S.E. Luzzati⁽⁴⁸⁾, allo illustre statista italiano, che diede alla Patria tante generose istituzioni nazionali e tante provvide leggi ispirate alla sua grande mente oltre che dal suo grande cuore. Ri-

colpite dal disastroso terremoto, ricevendo per la proficua opera prestata la medaglia d'oro di benemerita. Dopo il comando della divisione navale fu nuovamente direttore generale del servizio militare e scientifico e nel 1911, promosso viceammiraglio, assunse l'incarico di comandante in capo del Dipartimento e della Piazza marittima di Spezia.

Nel corso della guerra italo-turca (1911-1912), fu comandante in capo della 2ª Squadra e dopo poco tempo assunse il comando in capo delle Forze Navali Riunite con insegna sulla corazzata *Vittorio Emanuele* e poi sulla corazzata *Regina Elena*. Ricevette per il modo con il quale assolse il comando la decorazione di grande ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia, in particolare per aver costretto entro i Dardanelli la flotta turca, impedendone il contrasto alle nostre operazioni in Egeo, in Cirenaica e Tripolitania. Nel 1913, quando lasciò il comando in capo fu nominato Senatore del Regno.

Nell'agosto 1914, a primo conflitto mondiale già in atto, fu nominato Ministro della Marina, carica che tenne fino al settembre 1915, quando si dimise per difformità di vedute circa la condotta della guerra con il comandante in capo delle Forze Navali mobilitate, Luigi di Savoia duca degli Abruzzi. Ritornò a Spezia comandante in capo del Dipartimento Marittimo e della Piazza, carica che tenne fino al collocamento in ausiliaria nel giugno 1916. In riconoscimento dei servizi resi, il re Vittorio Emanuele III gli conferì il titolo di conte.

Si spense a Genova il 2 febbraio 1918.

Nobile figura di ammiraglio e comandante in mare, che fece riflettere potenza e valori della Marina italiana in occasione del conflitto italo-turco e nei primi mesi difficili dell'entrata dell'Italia nella grande guerra.

P. Alberini, F. Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946*, op. cit., p. 541.

- (48) Luigi Luzzatti nasce a Venezia il 1º marzo 1841 da genitori ebrei. Laureatosi in legge all'Università di Padova nel 1863, inizia la carriera di economista, finanziere e giurista con la pubblicazione del saggio "La diffusione del credito e le banche popolari" avviando, così, la battaglia che lo consegna alla storia come padre del credito popolare cooperativo. Economista di spessore internazionale, nei ruoli istituzionali si distingue per la promozione della libertà d'impresa, anche se in regime protezionistico. La grande intesa che intercorre tra lui e Giovanni Giolitti lo porta, nel 1910, ad assumere la presidenza del Consiglio per circa un anno, periodo nel quale dà avvio alla riforma elettorale nel senso del suffragio universale. Senatore nel 1921, Luigi Luzzatti muore a Roma il 29 marzo 1927, all'età di 86 anni.

(46) Età e idoneo periodo di navigazione.

(47) Viceammiraglio, Grande Ufficiale dell'Ordine Militare di Savoia, Cavaliere di Gran Croce decorato del Gran Cordone dell'Ordine della Corona d'Italia e dei Santi Maurizio e Lazzaro. Senatore del Regno, Ministro della Marina. Nato a Ventimiglia (Porto Maurizio, ora Imperia) il 24 agosto 1851, fu ammesso alla Scuola di Marina di Genova nel 1866, conseguendo la nomina a guardiamarina nel 1871. Imbarcò sulla corvetta di primo rango a ruote *Governolo*, che negli anni 1872-1874 effettuò una campagna in Estremo Oriente. Fu poi imbarcato a lungo su unità corazzate, conseguendo l'idoneità al servizio artiglieria e al materiale delle armi subacquee. Promosso tenente di vascello nel 1883, espletò il comando su torpediniere; dal 1886 al 1890 fu ufficiale d'ordinanza effettivo di Tomaso di Savoia duca di Genova e quindi ufficiale d'ordinanza onorario. Capitano di corvetta nel 1891 e capitano di fregata nel 1897, continuò gli imbarchi; negli anni 1901-1903 ebbe il comando dell'ariete torpediniere *Umbria*, impegnato in una lunga campagna in America centrale e meridionale, nel corso della quale fu encomiato per aver assolto brillantemente il comando e diverse missioni diplomatiche di cui fu incaricato. Nel 1903-1904 fu comandante della corazzata *Regina Margherita*. Dal 1904 al 1905 fu primo aiutante di campo effettivo dell'ammiraglio Tomaso di Savoia duca di Genova.

Promosso contrammiraglio nel 1906, fu comandante superiore del Corpo Reali Equipaggi (1906-1907) e direttore generale del servizio militare e scientifico (1907-1908). Quale comandante della Divisione volante (1908-1909), con insegna sulla corazzata *Regina Elena*, prese parte alle operazioni di soccorso alle popolazioni di Messina e Reggio Calabria,

cordo come S.E. Luzzati per primo, nella sua provvida legge del 1904 a favore della pesca e dei pescatori pensò e volle che una nave radiata dai quadri del Regio Naviglio fosse per disposizione legislativa, destinata ad asilo per orfani dei pescatori del litorale adriatico. Noi tutti siamo ben lieti che il mio collega Daneo⁴⁹ abbia avuto

- (49) Edoardo Daneo nacque a Torino il 13 ottobre 1851 da Domenico e Felicità Perazzo, discendente di antica e liberale famiglia piemontese. Consegui la laurea in giurisprudenza nell'università di Torino l'8 agosto 1872. Esercitò per qualche tempo, e con successo, la professione di avvocato, che in seguito abbandonò per l'attività politica. Ricoprì ancora giovani cariche pubbliche nelle amministrazioni provinciale e comunale di Torino. Eletto deputato per i collegi I e II di Torino nel 1890, esercitò il mandato parlamentare per otto legislature, dalla XVII alla XXIV. Nel terzo gabinetto Crispi (1893-1896) fu nominato sottosegretario di Stato nel ministero di Grazia e Giustizia. La sua attività legislativa rimase sempre fondamentalmente laica come lo testimonia anche l'opera riformatrice svolta nel settore dell'istruzione scolastica. Daneo proseguì l'opera iniziata dal ministro Nasi, che nel 1903 aveva promosso la legge sullo stato giuridico degli insegnanti, rafforzando in tal modo l'indipendenza dei maestri elementari nei confronti delle amministrazioni clerico-moderate, e ponendo al tempo stesso le premesse per un rinnovato impegno del governo a favore della scuola primaria. Per suo merito, nel 1906 fu istituito l'ufficio del patronato scolastico. Nominato ministro della Istruzione Pubblica nel gabinetto Sonnino (dicembre 1909-marzo 1910), poté con maggiore chiarezza esprimere i suoi orientamenti liberali e laici affrontando le questioni più dibattute dell'istruzione pre-scolastica nelle province meridionali, dove si erano fatte insostenibili le condizioni di lavoro degli insegnanti. In questa fase della sua attività politica e di governo, il nome di Daneo si lega all'importante disegno di legge sulla istruzione primaria, da lui elaborato in tempi sorprendentemente brevi e poi trasformato in legge durante il ministero del suo successore, L. Credaro (legge Daneo-Credaro del 4 giugno 1911, n. 487). Il disegno di legge Daneo, che si colloca nel periodo di più intensa azione riformatrice dell'età giolittiana, non si basa sulla assoluta avocazione della scuola allo Stato (pur attribuendo ad esso numerosi compiti), ma adotta piuttosto una soluzione intermedia in quanto crea un consorzio provinciale, termine medio fra gli enti locali e lo Stato, al governo del quale partecipano rappresentanti così dell'uno come degli altri e da cui sono esclusi i capoluoghi di provincia e di circondario. Il vivo interesse sempre mostrato da Daneo per i problemi della scuola (che gli valse la rielezione a Ministro dell'Istruzione Pubblica nel primo Gabinetto Salandra, dal marzo al novembre 1914) si accompagnava a quello, altrettanto vivo, per le vicende riguardanti la politica estera e in particolare per la questione coloniale. Nelle ele-

la felice idea di nominare per Rappresentante del Ministero dell'istruzione pubblica nell'Opera Nazionale di patronato donna Enrichetta Chiaraviglio Giolitti che alle Navi Asilo e a tante pietose opere a favore dell'infanzia derelitta, ha rivolto la materna previdente bontà del suo animo. Ed altrettanto lieti noi siamo che il Presidente del Consiglio abbia designato a Rappresentante del Ministero dell'Interno l'on. Pietro Lanza principe di Scalea⁵⁰ che, come fondatore dell'Asilo marittimo di Anzio è uno dei pionieri nelle moderne istituzioni per gli orfani della gente di mare. Come la nave asilo *Scilla* di Venezia così pure la nave asilo *Caracciolo* di Napoli deve avere un suo rappresentante nel Consiglio dell'Opera [...] rivolsi l'invito all'on. Duca di Caianello Del Pèzzo⁵¹ di voler assumere, nella sua qualità di Sindaco di Napoli, la funzione di Rappresentante della Nave Asilo *Caracciolo* nel Consiglio dell'Opera Nazionale di Patronato [...] La città di Spezia, a mezzo della sua civica rappresentanza e della Congregazione di Carità insiste per avere una Nave Asilo; la stessa domanda ci viene da diversi enti della città di Livorno ed infine l'Asilo Nazionale per gli orfani dei marinai italiani chiede che gli sia data una nave per portare in Livorno, o in altro porto del Tirreno medio, i minorenni che ora

zioni politiche del 1919 Daneo non fu rieletto, e così pure in quelle amministrative dell'anno seguente. Da allora non si presentò più agli elettori. La sua attività di uomo pubblico si esplicò, negli ultimi anni di vita, prevalentemente a Torino, in cariche di carattere amministrativo e tecnico, quali le presidenze di vari enti e istituti pubblici, e in uffici di carattere essenzialmente politico. Morì a Torino il 17 luglio 1922.

Laura Pisano, *Dizionario Biografico degli Italiani*, Volume 32 (1986), www.treccani.it

- (50) Uomo politico italiano (Palermo 1863-Roma 1938), cultore di studi storici e artistici (*La Sicilia attraverso la leggenda*, 1909), fu deputato della Destra Storica (1897-1919, e 1921-24); Sottosegretario agli Esteri (1906 e 1909-14), Commissario per l'Aeronautica civile (1920), Ministro della Guerra (1922) e delle Colonie (1924); fu nominato Senatore (1929) e Ministro di Stato. (www.treccani.it)
- (51) Matematico italiano (Berlino 1859-Napoli 1936), professore di geometria e di geodesia nell'Università di Napoli. Si occupò di geometria degli iperspazi, alla quale apportò notevoli contributi. Portano il suo nome certe superfici algebriche aventi per sezioni piane curve ellittiche, e certi coni connessi con le calotte superficiali del second'ordine i quali sono invarianti di tipo proiettivo differenziale. Sindaco di Napoli nel 1914-16, fu, dal 1919, senatore del Regno. (www.treccani.it)

sono accolti nell'Istituto di Firenze. Ho in animo di concedere [...] la R. Nave *Eridano* già radiata dal Regio Naviglio, ma occorre vagliare e coordinare queste molteplici aspirazioni che a prima vista possono apparire contrastanti, perciò vi propongo di nominare una Commissione alla cui presidenza delegherò un mio rappresentante. Valendomi della facoltà accordatami dalla legge ho designato a mio sostituto nella Presidenza dell'Opera il mio collaboratore on. Battaglieri, il quale [...] non solo ha collaborato alla legge che istituisce l'Opera [...] ma alle finalità filantropiche oltreché tecniche delle Navi Asilo porta il maggior affetto. [...] all'on. Battaglieri molto già devono altre benefiche istituzioni a favore dell'infanzia, quali Ospizi Marini [...] ed il Regio Ospizio di Carità e Ricovero di Mendicità della sua natia Casale Monferrato, istituti che si onorano di averlo da molti anni fra i più attivi sostenitori. A Consiglieri straordinari [...] ho designato due benemeriti dell'Amministrazione Centrale della Marina: S.E. il Segretario Generale, Ammiraglio Gustavo Nicastro⁵², che si è, con

(52) Ammiraglio di armata, Croce al Merito di Guerra, Cavaliere di Gran Croce decorato del Gran Cordone dell'Ordine della Corona d'Italia, Cavaliere di Gran Croce decorato del Gran Cordone dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro. Senatore del Regno. Nato a Napoli il 5 novembre 1869, fu ammesso alla Regia Accademia Navale di Livorno nel 1882, conseguendo la nomina a guardiamarina nel 1888. Da ufficiale subalterno ebbe lunghi imbarchi, specialmente su unità maggiori, e da tenente di vascello fu comandante di torpediniere. Promosso capitano di corvetta nel 1906 assunse per un anno la direzione dell'ufficio idrografico del 2° Dipartimento (Napoli), quindi ritornò a bordo come comandante di squadriglia di torpediniere e comandante in 2° dell'incrociatore *Piemonte* e poi, da capitano di fregata, della corazzata *Re Umberto* nel biennio 1910-1912, prendendo parte alla campagna di guerra italo-turca, che da comandante dell'incrociatore *Caprena* proseguì in Mar Rosso distinguendosi nel bombardamento di Hodeida e nelle operazioni lungo le coste dell'Arabia. Per tale attività ricevette un encomio solenne e fu nominato ufficiale della Corona d'Italia. Capitano di vascello nel 1915, partecipò alla Grande Guerra in comando dapprima dell'esploratore *Quarto*, guidando varie operazioni in Adriatico, tra cui quella tempestiva e ardita di puntare su Pelagosa, rioccupata dagli austriaci, costringendoli allo sgombero immediato. Quindi, comandante della base navale di Valona (Albania), concorse al salvataggio dell'esercito serbo, e infine fu comandante dell'incrociatore corazzato *Pisa* e comandante navale superiore in Libia. Promosso sotto ammi-

particolare interesse, adoperato a favore dell'*Orfanotrofio Vittorio Emanuele III* in Anzio, che ora passa sotto la giurisdizione dell'Opera di Patronato ed il comm. Riccardo Marcelli, Direttore Capo del Servizio dei Personali Civili e degli Affari Generali, che nella trattazione delle pratiche tutte inerenti alla sistemazione ed allo sviluppo delle Navi Asilo ha portato l'acutezza del suo ingegno e la bontà del suo cuore. A questi ho aggiunto pure, come membro straordinario, il comm. Prof. David Levi Morenos che voi tutti da anni conoscete e apprezzate per i suoi studi scientifici e tecnici e per la sua molteplice, instancabile, filantropica attività a favore della gente di mare. [...] per l'opera da lui esplicata per le Navi Asilo ed in particolar modo per la *Scilla* da lui promossa nel 1904 e saggiamente organizzata, superando i gravissimi ostacoli dell'inizio. [...] Ho creduto però utile non attendere la promulgazione dello Statuto per costituire il Consiglio dell'Opera, poiché questo era già designato dall'art. 2 della legge e la sua azione si rendeva urgente visto che l'Opera Nazionale esisteva già per legge ed era già riconosciuta quale Ente morale, con piena facoltà di immediato funzionamento. E questo funzionamento si rendeva urgente perché all'Opera stessa, e per essa al Consiglio mi sembrò opportuno affidare due nobili compiti. Con la promulgazione della legge 21 giugno scorso è venuto a cessare *ipso iure* il Consorzio pro Nave Asilo *Caracciolo* e perciò ho affidato temporaneamente la rappresentanza giuridica di quell'Istituto all'Opera Nazionale di Patronato. Frattanto poiché si rendeva urgente provvedere a dare alla Nave Asilo *Caracciolo* un Direttore

raglio nel 1918 e contrammiraglio nel 1919, fu direttore generale dell'arsenale di Spezia e poi comandante della Divisione da battaglia (1921-1922). Contrammiraglio di divisione nel 1923 e viceammiraglio di squadra nel 1925, fu comandante superiore del C.R.E. e comandante militare marittimo di Napoli. Ammiraglio di squadra nel 1926 e ammiraglio di armata l'anno successivo, dopo il comando della squadra esploratori, assunse il comando dell'Armata navale (1927-1928). Terminò il servizio quale comandante in capo del Dipartimento Militare Marittimo di Napoli dal 1928 al 1933, assumendo nell'ultimo anno anche la carica di presidente del Consiglio degli Ammiragli. Senatore del Regno dal 1928, lasciò il servizio il 5 dicembre 1933. Morì a Viareggio (Lucca) il 20 gennaio 1940. P. Alberini, F. Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946*, op. cit., p. 378.

che potesse reggerne le sorti e prendere per vostro mandato i provvedimenti necessari, destina in temporanea missione un distinto ufficiale superiore: il capitano di vascello Beroldo Basso che mi sembrò bene indicato a compiere questo delicato ufficio per le sue doti personali e per l'esperienza fatta nella R. Marina nei Servizi delle Navi Scuola. [...] ho creduto conveniente nell'interesse dell'istituzione affidare allo stesso comm. Levi Morenos la funzione di rappresentante per questa Opera Nazionale presso la Nave Asilo, così che il nostro consiglio ha già a sua disposizione un competente tecnico, che potrà essere l'organo esecutivo dei vostri deliberati. Come presidente dell'Opera presi pure un altro provvedimento d'urgenza [...]. Negli ultimi giorni di settembre le terribili accidentalità della immane conflagrazione europea fecero innocenti vittime anche nelle acque italiane; alcuni miseri nostri pescatori dell'Adriatico che formavano l'equipaggio delle

bilancelle⁵³ *Alfredo P.* e *Morosini* perirono tragicamente a causa di mine messe dall'Austria Ungheria nei suoi porti [...] ordinai che a spese dell'Opera di Patronato fossero immediatamente ricoverati nella Nave Asilo *Scilla* di Venezia quei minorenni orfani di pescatori periti per l'urto delle mine [...] e se l'età minima per l'accoglimento non avessero ancora raggiunta [...] in qualche altro Istituto per l'infanzia. [...] furono portati sulla Nave Asilo *Scilla* il Fabbioni Livio di anni 12 ed il fratello Ottavio di anni 6 [...] ed il Lunghini Aldo [...] un piccolo mozzo, il Volturno Carboni [...]. Nel concludere la mia Relazione al disegno di Legge che fu presentato al Senato nella tornata del 2 giugno scorso dicevo all'alto consesso: "Concorrendo allo sviluppo

(53) La bilancella può dirsi anche paranzella. Si tratta di una barca da pesca monoalbero a vela latina. Solitamente naviga appaiata con un'altra barca identica.

Nave Scuola *Marinaretto Eridano* per anni fu la casa e la scuola di tanti giovani che a bordo impararono a leggere e scrivere e anche un lavoro





L'Eridano prima di diventare Nave Scuola Marinaretti fu utilizzata fino alla fine della guerra come nave caserma alla Maddalena e come deposito a La Spezia

delle Navi Asilo, voi renderete un notevole servizio sia all'opera per l'educazione civile e morale dell'infanzia abbandonata, sia alla preparazione professionale di ottimi elementi per l'Italia nostra marinara". Tale conclusione rinnovo qui meglio ancora che come una speranza, come constatazione di un fatto che già si avvera; per il concorso vostro questi nuovi Istituti marini daranno il loro migliore contributo preparando alla Marina Nazionale ottimi elementi che altrimenti sarebbero fatalmente dalla miseria e dall'abbandono trascinati sulla fatale strada della delinquenza. È quindi sotto i migliori auspici che io dichiaro inaugurato il *Consiglio dell'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo*. [...]»⁵⁴.

(54) D. Levi Morenos, "Discorso di S.E. il Vice-Ammiraglio Leone Viale, Ministro della Marina, Presidente dell'Opera" (Nota del Prof. Dott. D. Levi Morenos) in *Id., L'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo nel 1915*, Roma 1915, Officine Tipografiche Bodoni, pp. 39-42.

Sempre quel 2 dicembre 1914 il Consiglio di Amministrazione dell'Opera⁵⁵ fissò il programma che avrebbe dovuto avviare, sviluppare e consolidare il Patronato. Tali linee programmatiche prevedevano la raccolta dei

(55) Ricapitolando, composto da: S.E. Cammillo Corsi, Vice Ammiraglio, Senatore del Regno, Ministro della Marina, Presidente; S.E. Avv. Augusto Battaglieri, Deputato al Parlamento, Sotto Segretario di Stato per la Marina, Presidente Sostituto; S.E. Luigi Luzzati, Ministro di Stato, Rappresentante la Nave Asilo *Saila*, Membro; Duca Caianello del Pèzzo, Sindaco di Napoli, Rappresentante la Nave Asilo *Caracciolo*, Membro; On. Pietro Lanza Principe di Scalea, Deputato al Parlamento, Delegato del Ministero dell'Interno, Membro; Donna Enrichetta Chiaraviglio Giolitti, Delegato del Ministero dell'Istruzione, Membro; S.E. Enrico Nicastro, Vice Ammiraglio, Segretario Generale del Ministero della Marina, Membro Straordinario; Comm. Riccardo Marcelli, Direttore del Servizio dei Personali Civili e degli Affari Generali del Ministero della Marina, Membro Straordinario; Comm. Prof. Dott. David Levi Morenos, Membro Straordinario.

mezzi economici per il conseguimento delle finalità dell'Opera; la fondazione di nuove navi-asilo in relazione ai mezzi dell'Opera e in concorso con gli enti locali e della beneficenza pubblica; sostenere le due Navi Asilo già esistenti a Venezia⁵⁶ e a Napoli⁵⁷; coordinare le azioni dell'Opera con quelle affini di altri enti e istituzioni in modo da unire le forze su questo genere di attività. Furono così contestualmente istituite, per la corretta attuazione del programma, tre commissioni di cui Levi Morenos ne fu il Segretario: la Commissione Finanziaria presieduta da Luzzati; la Commissione per la Nave Asilo del Tirreno Medio presieduta da S.E. Conte Giovanni Bettolo⁵⁸; la Commissione per l'Orfa-

(56) Nave Asilo *Scilla*.

(57) Nave Asilo *Caracciolo*.

(58) Viceammiraglio, Cavaliere di Gran Croce decorato del Gran Cordone dell'Ordine della Corona d'Italia e dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, Capo di Stato Maggiore, Ministro della Marina. Studioso di artiglieria navale e scrittore. Nato il 25 maggio 1846 a Genova in una famiglia di ardente spirito patriottico, entrò nella locale Scuola di Marina nel 1863 a seguito di un concorso straordinario bandito per il grado di guardiamarina tra studenti d'ingegneria, classificandosi al secondo posto. Con tale grado prese parte nel 1866 alla battaglia di Lissa a bordo della fregata corazzata *Principe di Carignano*. Gli anni del dopo Lissa furono per la Marina un periodo di intensa e profonda opera di riorganizzazione e rinnovamento, e in questo contesto si segnalò fra gli ufficiali più qualificati e preparati, conseguendo la specializzazione nel campo dell'artiglieria navale e venendo inviato nel 1879 in Germania, a Essen, per assistere a esperimenti in quel campo. Sostenitore della necessità dei grossi calibri a bordo delle navi, pubblicò a Firenze nel 1879 un "Manuale teorico pratico di artiglieria navale" in tre volumi, che ebbe risonanza internazionale, suscitando ampie discussioni e dibattiti fra gli studiosi, tanto da rendersi necessaria una traduzione in lingua tedesca, meritando un encomio dal ministro in carica. Nel biennio 1880-1881 imbarcò sulla nuova corazzata *Duilio* in qualità di ufficiale alle artiglierie. Le sue tesi e le sue idee sulla preparazione militare e l'impiego delle Forze Navali nel contesto dei rapporti fra potere marittimo, Marina mercantile e politica internazionale furono apprezzate dall'Ispettore Generale del Genio Navale Benedetto Brin, che lo volle al ministero negli anni 1883-1885, capitano di corvetta, come consulente e collaboratore. Ebbe l'incarico di Capo di Stato Maggiore della Forza Armata dal 1896 al 1898; contrammiraglio, imbarcò nel 1897 sulla corazzata *Francesco Morosini* con l'incarico di comandante della Forza Navale del Levante, facente parte durante la crisi di Creta della squadra internazionale destinata al blocco dell'isola e posta sotto il comando del viceammiraglio Felice Napoleone Canevaro. Nel giugno

del 1898 lo sostituì e fece parte del Consiglio internazionale degli ammiragli, investito dei poteri di amministrare l'isola. Per l'opera fattiva e intelligente da lui prestata durante l'intera missione, fu nominato Grande Ufficiale della Corona d'Italia. Dal 1900 al 1903 fu in comando della Regia Accademia Navale e della Divisione navi scuola durante le annuali campagne estive di istruzione degli allievi; sul *Flavio Gioia* nel 1900 diede prova di abilità e perizia marinaresca conducendo l'unità, senza pilota a bordo, all'interno degli insidiosi fiordi scozzesi. Ebbe quindi il comando della Divisione navi e torpediniere (1904-1906) con insegna sulla corazzata *Dandolo*. Dal 1890 e fino alla sua morte fu continuamente eletto deputato per ben otto legislature; fu relatore del bilancio della Marina per gli esercizi finanziari 1894-1895 e membro della Commissione generale del bilancio. Ministro della Forza Armata una prima volta dal maggio 1899 al giugno 1900, quindi dall'aprile al giugno 1903 e infine, dal dicembre 1909 al marzo 1910, operò fattivamente nel campo della politica e delle costruzioni navali, facendo elaborare al generale del Corpo del genio navale Vittorio Cuniberti, uno dei migliori progettisti del momento, i disegni delle quattro navi da battaglia della classe "Regina Elena", molto apprezzate nel mondo navale coevo. Nel 1899 ricevette la medaglia d'oro di 1ª classe per le molte sue opere di studio e di invenzioni nel campo dell'artiglieria navale che trovarono a bordo e negli stabilimenti di lavoro della Marina utile impiego: il goniometro per l'esecuzione del tiro del 1877, lo strumento per la punteria del lancio di siluri del 1883, l'elaborazione dei metodi per il collaudo della resistenza delle piastre omogenee d'acciaio, la formula degli effetti della perforazione delle corazze e altre ancora. Il suo secondo incarico di ministro ebbe un percorso politico agitato; nel maggio del 1903 un articolista del quotidiano socialista *Avanti!* lo accusò sulle colonne del giornale di affarismo, corruzione e aggrottaggio per avere passato in modo irregolare antieconomiche commesse alla società siderurgica Terni, che avevano provocato, fra l'altro, un artificioso aumento delle quotazioni in borsa. Una proposta di inchiesta parlamentare fu respinta, ma il Ministro dell'Interno e Giovanni Bettolo, non soddisfatti dello scarto della votazione a loro favore, si dimisero, seguiti quasi subito dai componenti dell'intero governo. Bettolo adì alle vie giudiziarie querelando il giornalista, che venne condannato per diffamazione. Del periodo della sua appartenenza al governo va anche segnalato l'impulso dato alla Marina mercantile (allora dipendente dal Ministero della Marina) alle industrie navali e alle compagnie marittime per le quali alla Camera, in varie riprese e in anni diversi, sostenne con fervore la necessità di premi e di incentivi. Nel gennaio del 1906, viceammiraglio, assunse il comando del Dipartimento Militare Marittimo di Venezia, che tenne fino al 1907, quando fu chiamato per la seconda volta a ricoprire la carica di Capo di Stato Maggiore della Forza Armata. Durante questo incarico le costruzioni navali ebbero uno straordinario impulso per l'aggravarsi della situazione politica internazionale, che richiedeva concezioni strategiche di più ampio respiro e più

notrofiio Marittimo Vittorio Emanuele III in Anzio, presieduta da Enrico Nicastro⁵⁹.

idonee modalità d'impiego delle Forze Navali (corazzata monocalibro e naviglio silurante). Risalgono a questo periodo i progetti del generale del Corpo del genio navale Edoardo Masdea relativi alle navi da battaglia *Dante Alighieri* e alle tre della classe "Conte di Cavour", nucleo di moderne unità maggiori sostenute da naviglio leggero, appoggiate a terra da rinnovate e potenziate infrastrutture logistiche e di difesa. Anche nel campo degli studi dell'ordinamento tattico e della navigazione diede impulso e contributo con un nuovo "Libro dei segnali" e con la compilazione, su sua specifica richiesta, del "Regolamento per la navigazione a luci oscurate" dettando altresì fondamentali disposizioni per le Forze Navali nelle norme relative alla "Ricerca ed esplorazione per le Forze navali in movimento". Numerosi infine i suoi scritti di carattere tecnico sia sulle artiglierie navali sia di carattere generale, per lo più pubblicati sulla *Rivista Marittima*; fra questi, "Le corazze di 55 cm" del 1877, "Spolente per granate perforanti" dello stesso anno, "Allestimento della Regia Nave *Duilio*" del 1880, "Le navi da guerra" del 1884, "Il nostro problema navale" del 1890 e "Stato e Marina mercantile" del 1903. Collocato in ausiliaria nel 1911, nominato conte per gli alti servizi resi al Paese, fu presidente della Lega Navale dal 1912 al 1916. Morì a Roma il 7 aprile del 1916.

P. Alberini, F. Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946*, op. cit., pp. 68-9.

- (59) Viceammiraglio, Cavaliere di Gran Croce decorato del Gran Cordone dell'Ordine della Corona d'Italia e dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro, partecipò alla guerra italo-turca, fu comandante in capo del 1° Dipartimento Militare Marittimo, Sottocapo di Stato Maggiore della Marina, Segretario Generale del Ministero della Marina e vicepresidente del Consiglio Superiore di Marina. Nato a Palermo il 6 maggio 1853, entrò nella Regia Scuola di Marina e fu nominato Guardiamarina di Stato Maggiore il 22 giugno 1868, venendo promosso sottotenente di vascello il 22 settembre 1876 e tenente di vascello il 6 maggio 1883, esercitando il suo primo comando navale sulla Torpediniera N. 54. Trasferito al 2° Dipartimento Militare Marittimo di Napoli dal 1 giugno 1876, fu nominato Aiutante Maggiore in 2° del locale Distaccamento del C.R.E., carica che mantenne sino al 21 maggio 1881. Con R.D. del 16 giugno 1892 rivestì il grado di capitano di corvetta, venendo successivamente designato quale comandante della Regia Nave *Europa*, fu promosso capitano di fregata il 28 marzo 1897, ottenendo il comando della Regia Nave *Dogali*: durante questo periodo, prese parte alla missione internazionale a Creta, meritando lusinghieri giudizi di apprezzamento da parte dei propri superiori. Promosso capitano di vascello il 21 luglio 1902, ottenne il comando della Regia Nave *Sardegna* divenne contrammiraglio il 14 luglio 1907 e viceammiraglio il 28 luglio 1911. Collocato in posizione ausiliaria per raggiunti limiti d'età dal 16 luglio 1916, fu

UN INVESTIMENTO PER L'ECONOMIA DELLA NAZIONE E IL FUTURO DELLA MARINA MERCANTILE

Il periodo di neutralità dell'Italia dal conflitto, che comunque non lesinò di mietere vittime fra i marittimi dell'Adriatico a causa delle mine disseminate dagli austriaci, e l'imminente ingresso in guerra dell'Italia a fianco dell'Intesa, avvenuto il 24 maggio 1915, spinsero la Presidenza dell'Opera ad aggiungere un ulteriore punto al programma che riguardò l'assistenza agli orfani della gente di mare perita a causa dell'infausto conflitto. Così, il primo programma dell'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo, tra i cinque punti fondamentali ebbe: azioni per i mezzi economici; azioni per la fondazione di nuove navi-asilo; aiuti dati alle navi-asilo esistenti; azioni di coordinamento delle navi-asilo con istituzioni affini; provvedimenti per i minorenni orfani di guerra della gente di mare perita per causa della guerra.

David Levi Morenos, in qualità di membro straordinario nonché di Segretario delle Commissioni, compilò una dettagliata relazione sull'attività iniziale dell'Opera che fu pubblicata dalle Officine tipografiche Bodoni di G. Bolognesi di Roma. Una relazione che già nel frontespizio riporta il logo, come lo definiremmo oggi, mutuato da Nave *Caracciolo*, preso a simbolo di tutte le navi-asilo, simboleggiato da un'ancora con un salvagente e un nodo a otto (Savoia) con su scritto il motto: "Navi Asilo. Dal Mare la vita. Salviamo i fanciulli"⁶⁰. Un timbro, un sigillo impresso a garantire la serietà e la concretezza dell'Opera. Nel rapporto, suddiviso in 5 capitoli principali che descrivono i relativi punti programmatici, sono minuziosamente specificati tutti i dettagli delle azioni intraprese dalla commissione.

successivamente richiamato in servizio attivo, rimanendovi fino al 1° luglio 1920. Morì a Roma il 6 ottobre 1936.

USMM, Fondo "Pratiche Personale", Busta N. 5.

- (60) Il logo, di forte impatto, richiama immediatamente i fini dell'Opera. A parte il motto che con semplicità e concisione riassume lo scopo dell'istituzione, la scelta di utilizzare ancora e salvagente, i due vitali oggetti di attrezzatura marinaresca di sicuro ausilio in caso di ormeggio o difficoltà di manovra e di caduta a mare, è più che mai azzeccata. Il nodo a otto (o Savoia) oltre a garantire la saldezza dell'istituzione, dava anche un valore ufficiale all'intera iniziativa. I fanciulli orfani sulle Navi Asilo troveranno sicurezza, aiuto e stabilità istituzionale.

Il primo capitolo dal titolo "Azione pei mezzi economici" è aperto da una lettera, datata 16 maggio 1915⁶¹, con la quale Luzzatti e Lanza di Scalea rivolgevano un accorato appello agli armatori italiani⁶² affinché contribuissero finanziariamente alle attività dell'Opera. Si legge "[...] La grande industria, in ogni campo della sua attività, venne in questi anni sempre più preoccupandosi di preparare a sé stessa un'abile maestranza. I più avveduti industriali non lasciano ormai più soltanto allo Stato il carico di questa preparazione e concorrono essi stessi [...] a far fiorire Istituti professionali specialmente adatti per preparare i lavoratori necessari alla loro industria. [...] quasi nulla invece si è fatto sino ad ora in tal senso dalla grande industria dei trasporti marittimi [...]. Le Navi Asilo, promosse circa dieci anni



(61) Una settimana prima che l'Italia entrasse ufficialmente in guerra contro l'Austria-Ungheria.

(62) Società e ditte varie di navigazione.

A Bari opera la Nave Scuola Marinaretti Eridano. Si trattava di un ex mercantile britannico, l'Edinburgh, inizialmente denominato Tevere.





Nave Eridano alla fonda

or sono [...] potranno dare alla Marina mercantile un personale subalterno selezionato e di grande calore per una sua preparazione non solo tecnica, ma anche, ed in special modo, disciplinare. Quest'Opera Nazionale di Patronato ha appunto la finalità di aiutare le Navi Asilo esistenti e quelle istituende, perché si possa in esse raccogliere ed educare alla vita marinara orfani della gente di mare e fanciulli moralmente o materialmente abbandonati, prima che la miseria e la mala compagnia ne facciano dei viziosi e dei malfattori. [...] la preparazione di un disciplinato, abile personale per la marina, se interessa l'economia della Nazione in generale per lo sviluppo di una grande industria, deve però in special modo interessare le Società di Navigazione ed i singoli armatori che nella Marina Mercantile hanno investiti i loro capitali. L'Opera Nazionale di Patronato rivolge quindi un caldo appello [...] perché vogliano concorrere, con atto di sagace previdenza, alla preparazione professionale marinara [...] inviando un conveniente contributo economico. [...] un contributo annuo con impegno triennale. Il contributo stesso verrà accantonato in un Capitolo del bilancio dell'Opera *per mantenimento degli orfani della gente di mare*, cosicché il sussidio elargito andrà interamente devoluto a beneficio degli orfani ricoverandi. [...]

La risposta di Società e Armatori non si fece attendere e per il triennio 1915-17 vennero assicurate da subito L. 29.050, somma che con la diffusione e divulgazione dell'Opera sarebbe stata destinata a crescere rapidamente. L'iniziativa fu talmente incisiva e coinvolgente che anche società minori e con capitali minimi aderirono alla "raccolta fondi". È il caso ad esempio dei "Caricatori Riuniti", società anonima di navigazione a vapore del porto di Brindisi che, riconoscendo la nobilissima iniziativa destinata a portare grandi vantaggi per il personale di bassa forza della Marina mercantile, aderirono comunque con una quota minima, salvo poterla rivedere in caso di buon esito degli affari. E così moltissime compagnie e privati armatori aderirono nel tempo all'appello. La Presidenza dell'Opera e la Commissione finanziaria si riservarono iniziative di carattere generale, ma non fu da meno il capillare lavoro svolto dai comitati locali o dagli enti amministrativi delle navi-asilo esistenti che attecchirono in maniera cospicua sulla beneficenza pubblica territoriale.

Nel secondo capitolo della relazione dal titolo "Per la fondazione di nuove Navi Asilo" si delineano invece gli sforzi congiunti fatti per l'istituzione di nuove navi-asilo, necessarie per assicurare un'attendibile copertura geografica sul complicato territorio nazionale e capaci

di ospitare l'aumentato numero di "marinaretti" bisognosi di accoglienza e cure.

ERIDANO, LA NAVE ASILO NEL 1914 DESTINATA A LIVORNO ATTRACCA A BARI

Già prima della legge 11 giugno 1914, erano pervenute varie richieste da Enti morali di Genova, Spezia, Livorno, Civitavecchia, Taranto, Bari, Messina, Palermo, Cagliari per ottenere navi radiate dal Regio Naviglio da destinare a tali benefici fini. Il problema della costituzione di una nuova nave-asilo era soprattutto di carattere finanziario in quanto l'Ente devoluto, soprattutto all'inizio, avrebbe dovuto garantire autonomamente la corretta gestione e il funzionamento di tutti gli aspetti connessi.

Fu così che il Ministro della Marina deliberò che per il momento venissero prese in considerazione solo quelle domande che davano sicuro affidamento sul piano finanziario, assicurando le necessarie coperture e dichiarando con quale somma annua e continuativa i singoli Enti locali avrebbero contribuito. Delle molteplici richieste solo quelle pervenute da Livorno rispondevano ai rigorosi criteri previsti; gli Enti morali livornesi avrebbero garantito una gestione sicura della costituzione nave-asilo per il Tirreno Medio. Sin dal 1914 il Regio Commissario che reggeva il Comune di Livorno, Agostino d'Adamo⁶³, aveva indetto una seduta nel Palazzo Comunale durante la quale alla presenza delle numerose rappresentanze cittadine era stato trattato l'argomento dell'istituzione di una nave-asilo e conte-

stualmente erano state tracciate le finalità tecniche e filantropiche dell'iniziativa, prendendo ad esempio quanto fatto da Venezia per lo *Scilla* e quanto era in corso a Napoli per il *Caracciolo*.

strazione comunale nel febbraio 1915. L'esperienza acquisita con la gestione straordinaria dei due comuni toscani giustificava il nuovo compito assegnatogli dal Salandra che, non appena deciso l'intervento italiano nella prima guerra mondiale, inviò il D'Adamo a Udine con il mandato di costituire e dirigere gli uffici del Segretariato generale per gli affari civili presso il Comando Supremo dell'esercito mobilitato. L'amministrazione di questa zona sottoposta ad occupazione militare investiva evidentemente questioni di diritto internazionale, rese più delicate dal fatto che tali territori erano rivendicati dal governo di Roma come parte integrante del territorio nazionale: venne quindi lasciata in vigore la preesistente legislazione austro-ungarica, riservando al Capo di Stato Maggiore dell'esercito occupante la potestà legislativa e assegnando al Segretariato le competenze rispondenti alla funzione di autorità politica centrale (ministro) e di autorità provinciale (luogotenente). Entro questa cornice formale, però, l'azione del Segretariato fu orientata a una costante difesa delle rivendicazioni italiane e alla promozione di tutte le manifestazioni di patriottismo da parte delle popolazioni "irredente". Cessato quindi il funzionamento del Segretariato, D'Adamo fu nominato nell'agosto 1919 prefetto di Ancona; nel successivo dicembre il presidente del Consiglio F. S. Nitti lo inviò a reggere l'impegnativa prefettura di Bologna. Qui D'Adamo appare però impreparato a padroneggiare una situazione politica segnata da profonde tensioni sociali e sindacali: quando il 5 aprile 1920, a Decima di Persiceto, la forza pubblica sparò sui braccianti in sciopero, uccidendo otto dimostranti e ferendone quarantacinque, lo stesso presidente Nitti non poté che procedere al trasferimento del prefetto a reggere la Prefettura di Venezia fino all'ottobre 1923, poi quella di Napoli dal 25 ottobre 1923 al 10 gennaio 1925, e infine la Prefettura di Torino dal 25 maggio 1925 al 16 dicembre 1926. Successivamente non gli vennero più affidati che saltuari incarichi di carattere amministrativo. La ripresa di un'attività pubblica si realizzò invece nel giugno 1944, quando entrò in contatto, subito dopo la liberazione di Roma, con il governo militare alleato, che lo nominò nel luglio commissario al teatro dell'Opera di Roma fino al giugno 1948, e dall'agosto 1948 al giugno 1952 la presidenza del Consiglio gli affidò la gestione straordinaria dell'Opera nazionale per gli orfani di guerra. Durante gli ultimi anni di vita, mentre era ancora attivo come componente del Consiglio e della Giunta dell'Ordine al Merito della Repubblica, curò il riordinamento delle proprie carte, versate, per disposizione testamentaria, all'Archivio Centrale dello Stato. Morì a Roma il 10 luglio 1958.

Andrea Fava, *Dizionario Biografico degli Italiani - Volume 31* (1985), www.treccani.it.

(63) Nacque a Serracapriola (prov. di Foggia) il 23 agosto 1876 da Alberto e da Mariannina Tondi. Compiuti i primi studi nelle scuole pubbliche del vicino comune di San Severo, si trasferì a Roma e dal 1894 frequentò nell'ateneo romano la facoltà di giurisprudenza, laureandosi nel novembre 1898. Nel dicembre 1912 divenne capo di gabinetto di A. Falcioni, sottosegretario per l'Interno nel quarto ministero Giolitti. Il successivo governo formatosi sotto la presidenza di A. Salandra affidò al D'Adamo incarichi d'importanza via via crescente, nei quali l'assolvimento di particolari funzioni tecniche era sempre accompagnato da un vincolo di responsabilità politica nei confronti del potere esecutivo. Inizialmente egli fu inviato a Livorno, nel marzo 1914, per reggere in qualità di commissario l'Amministrazione comunale ed immediatamente dopo venne promosso capodivisione e di nuovo nominato, il 27 agosto, Regio Commissario per la città di Firenze, dove rimase fino alla ricostituzione dell'Ammini-

La Commissione per la nave-asilo del Tirreno Medio dispose che una delegazione guidata dal vice ammiraglio Alberto Del Bono⁶⁴ si recasse a Livorno per trattare con le Autorità locali l'iniziativa studiando l'opportunità di costituire un Comitato livornese di beneficenza per avviare le operazioni di "raccolta fondi". Inoltre, la delegazione avrebbe dovuto esaminare l'idoneità a nave-asilo dell'*Eridano* già radiata dal Regio Naviglio e destinata dall'ammiraglio Viale per tale finalità. Il 10 gennaio 1915 fu così tenuta a Livorno una seduta presieduta dal conte Rosolino Orlando⁶⁵ alla quale par-

(64) Vice ammiraglio, Croce di Guerra al valore militare, Cavaliere di Gran Croce dell'Ordine della Corona d'Italia e dell'Ordine dei Santi Maurizio e Lazzaro. Ministro della Marina. Nato a Golese di Parma il 21 settembre 1856, fu ammesso alla Scuola di Marina di Genova nel 1873, conseguendo la nomina a guardiamarina nel 1877. Dopo i consueti imbarchi su navi maggiori da ufficiale subalterno, da tenente di vascello ebbe il comando di cannoniere in Mar Rosso negli anni 1883-1885; da capitano di corvetta, comandante in 2^a dell'ariete torpediniere *Giovanni Bausan* fu a Creta durante la crisi del 1897-1898. Capitano di fregata nel 1899 ebbe il comando del trasporto *Europa* e da capitano di vascello, 1904, fu comandante dell'ariete torpediniere *Fieramosca* nell'ambito della Divisione Navale dell'America nel 1906-1908, ricevendo un elogio dal Consiglio Superiore di Marina per l'attività svolta. Al rimpatrio ebbe il comando per un anno della nave da battaglia *Regina Elena*, con la quale partecipò alle operazioni di soccorso alle popolazioni di Messina e Reggio Calabria, colpite dal disastroso terremoto del dicembre 1908; per l'opera prestata fu insignito della medaglia d'oro di benemerita. Promosso contrammiraglio, nel 1911 fu per breve periodo capo di stato maggiore del 3^o Dipartimento Militare Marittimo (Venezia) e quindi comandante della Regia Accademia Navale di Livorno (1911-1914), espletando anche il comando della Divisione navale d'istruzione nel corso delle campagne estive. Vice ammiraglio nel 1914, ebbe il comando del Dipartimento Militare Marittimo di Spezia per tutto il 1915; fu quindi fino al giugno 1916 vice presidente del Consiglio Superiore di Marina e poi Segretario Generale del ministero. Il 17 luglio del 1917 fu nominato Ministro della Marina, carica che resse sino al 23 giugno 1919. Fu quindi comandante in capo del Dipartimento Militare Marittimo di Napoli fino al settembre del 1921, quando fu collocato in ausiliaria per limiti d'età. Morì a Roma il 26 luglio 1932. P. Alberini, F. Prosperi, *Uomini della Marina 1861-1946*, op. cit., p. 196.

(65) Rosolino Orlando (San Pier d'Arena, 25 gennaio 1860 – Livorno, 28 dicembre 1924) è stato un imprenditore, filantropo e politico italiano, appartenente alla terza generazione della famiglia Orlando. È stato uno dei protagonisti della vita di Li-

teciparono tutti gli attori principali dell'iniziativa – Municipio, Provincia, Camera di Commercio, Enti locali vari – e durante la quale venne assicurato il sostentamento economico da parte di tutti e fu costituito il "Comitato livornese di beneficenza per la Nave Asilo del Tirreno Medio"⁶⁶ alla cui presidenza fu nominata⁶⁷ Donna Ada Orlando. La presidente, immersasi subito nel ruolo, condusse diverse visite a Venezia allo *Salla* per capacitarsi di cosa e come funzionasse realmente e materialmente una nave-asilo, seguendo la vita di bordo e assistendo alle manovre e ai lavori dei "marinaretti". Tornata a Livorno si dedicò alacremente all'opera del Comitato coinvolgendo le più cospicue personalità e tutti gli Enti livornesi. Venne assicurata la somma annua di L. 25.000⁶⁸ all'iniziativa, mentre la delegazione confermò l'idoneità dell'*Eridano* ad essere trasformata quale nave-asilo del Tirreno Medio. Nel 1915, Livorno era pronta ad accogliere l'*Eridano*, che tuttavia non giunse mai a destinazione a causa dell'entrata in guerra dell'Italia. Fino al 1916, infatti, la nave fu impiegata come caserma alla Maddalena e poi come deposito di balistite a La Spezia. Fu solo nel 1925, il 15 gennaio, che finalmente l'ex mercantile britannico, già ex *Tevere*, fu adibita a nave-asilo.

Data in gestione all'Opera Nazionale del Patronato, fu trasferita a Bari e ceduta al comune pugliese che vi istituì a bordo corsi di scuola elementare e di specializzazioni marinare a favore di figli di pescatori e trovatelli. A dire il vero, la richiesta di istituire una nave-asilo nella città di Bari era stata presentata al Ministero della Ma-

vorno all'inizio del '900, sia sul fronte imprenditoriale che delle attività filantropiche per la città. Fu tenuto a battesimo da Francesco Crispi.

(66) Lo Statuto, firmato il 30 aprile 1915 dal Ministro della Marina, Leone Viale, era composto da 9 semplici articoli. In essi, oltre ad essere riassunte le attività benefiche di cui si faceva carico, veniva evidenziata la dipendenza dall'Opera Nazionale di Patronato, dipendenza che veniva esplicitata attraverso la remissione trimestrale all'Opera delle somme raccolte, e attraverso la redazione annuale di una Relazione dell'attività del Comitato nonché del bilancio annuale per la revisione contabile.

(67) Da parte del Presidente dell'Opera Nazionale.

(68) Provincia di Livorno L. 3.000; Comune di Livorno L. 10.000; Camera di commercio di Livorno L. 2.000; Ricovero di Mendicità di Livorno (come contributo per collocare 20 minorenni del Ricovero) L. 10.000.



Lo speciale equipaggio di Nave Eridano a poppa per una foto di gruppo

rina nel lontano 1914, per il desiderio dei promotori di ritrovare un moderno e civile mezzo d'istruzione e di educazione popolare, con l'intento di redimere una quantità di giovanetti abbandonati alle molteplici tentazioni della strada, trasformandoli in artigiani e in marinai. Tuttavia la richiesta era rimasta inevasa, forse per mancanza di unità da porre in disarmo per effetto del primo conflitto mondiale. Fatto sta che, alla luce della nuova motivazione presentata dall'amministrazione provinciale nel 1919, l'*Eridano* da nave-asilo del Tirreno Medio, quale era stata predestinata nel 1914, divenne la nave-asilo dell'Alto Adriatico. Tenendo conto che negli anni del conflitto la guerra sul mare era stata combattuta principalmente in Adriatico, infatti, la richiesta dell'amministrazione provinciale Bari di allestire una nave-asilo per il ricovero e l'educazione dei figli di marinai e pescatori morti in guerra o a causa della guerra, fu ineccepibile. Così, finalmente, nell'agosto del 1919 l'*Eridano* giunse a Bari, dove proseguì l'allestimento che le consentisse di accogliere i bambini.

SCILLA E CARACCILOLO COLPITE DALLA CRISI FINANZIARIA

Il terzo capitolo della relazione di Morenos, dal titolo "Aiuti dati alle Navi Asilo esistenti", si sofferma sugli sforzi profusi per mantenere e migliorare il corretto funzionamento delle navi-asilo *Scilla* a Venezia e *Caracciolo* a Napoli, che alla fine del 1914 si trovarono colpite da gravissima crisi finanziaria che, senza l'aiuto dell'Opera Nazionale di Patronato, non avrebbero mai superato. Le due navi-asilo fino a quel momento avevano usufruito prevalentemente della quotidiana pubblica beneficenza veneziana lo *Scilla*, e del contributo e concorso degli Enti locali il *Caracciolo*. Entrambe le forme di finanziamento però ad un certo punto vennero a mancare, la prima per le molteplici iniziative mirate alla mobilitazione civile del Paese in vista della Guerra, la seconda proprio a causa dell'entrata in vigore della legge n. 576 del 21 giugno 1914 che, di fatto, decretava la cessazione del Consorzio della Nave Asilo *Caracciolo* e con esso il concorso finanziario relativo⁽⁶⁹⁾ che non avrebbe consentito di mantenere tutti i minorenni ricoverati se nel frattempo non fosse intervenuta l'Opera

Nazionale di Patronato. Il mantenimento in vita di *Scilla* e *Caracciolo* divenne obiettivo primario per la neonata Opera che per il bilancio 1914-15 provvide al mantenimento di 28 minorenni del *Caracciolo* e di altri 24 dello *Scilla* portati rispettivamente a 32 e a 28 per il successivo bilancio 1915-16.

Ciononostante, gli aiuti non furono sufficienti per la corretta gestione del *Caracciolo*⁽⁷⁰⁾, per l'alto numero di marinaretti ricoverati, e pertanto furono presi alcuni provvedimenti straordinari quali un primo prestito di L. 3.500 e la destinazione di personale interno all'Amministrazione Marina ad alcuni incarichi di direzione, custodia e manutenzione della nave⁽⁷¹⁾. La nave-asilo *Caracciolo* poté in questo modo proseguire la sua benefica attività. In questo modo l'ammiraglio Leone Viale si espresse nei confronti del comandante della nave, Zambri: "Da relazione del sottosegretario di Stato avendo appreso con viva soddisfazione i commendevoli risultati della istruzione ed educazione nella Nave Asilo *Caracciolo*, esprimo a V.S. ed a tutto il personale dirigente e di assistenza che lo coadiuvano, il mio speciale compiacimento, augurandomi che, col concorde buon volere, possa essere agevolmente raggiunto l'alto fine educativo, filantropico e sociale che l'Opera di Patronato si propone per i figli della operosa nostra classe marinara".

Per affrontare questa grave crisi derivante dalla guerra, come emerge dalla relazione di Morenos, l'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo punta alla creazione di adeguate sinergie con altri enti e istituzioni di carattere benefico e solidale.

ORFANOTROFIO DI ANZIO, "MARINARETTI" AL RIPARO DALLE BOMBE

Fin dal 1903 un Comitato apposito si prodigava nell'istituzione di un orfanotrofio per gli orfani di pescatori ad Anzio, che vedeva la sua faticosa inaugurazione dieci anni dopo nel 1913, accogliendo otto minorenni. Le difficoltà, sempre di carattere finanziario, incontrate nella sua gestione, spinsero il referente a inquadrare

(70) Mentre furono sufficienti per la Nave Asilo *Scilla*.

(71) Furono così di fatto risparmiati all'Opera di Patronato un certo numero di stipendi ridestinati alla manutenzione e gestione della nave asilo.

(69) L. 11 luglio 1911.

l'orfanotrofio sotto l'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo quale ante-nave; esso avrebbe ospitato orfani dai 5 agli 8 anni, preparandoli alla successiva destinazione nelle navi-asilo, raggiunta l'età idonea, per proseguire e perfezionare la propria istruzione professionale.

Il vice ammiraglio Enrico Nicastro, presidente della relativa Commissione, si prodigò nel compiere rapidamente tutti gli interventi, i restauri e gli adattamenti necessari per sistemare e trasferire l'orfanotrofio in riva al mare e renderlo idoneo ad ospitare 50 allievi.

L'inizio della guerra sancì definitivamente la bontà di tutte queste iniziative di coordinamento, in quanto 24 piccoli alunni dello *Scilla* furono trasferiti ad Anzio nell'orfanotrofio. Fu deciso, infatti, che a causa dei pericoli derivanti dai bombardamenti in atto e previsti sulla piazza di Venezia, i minorenni di età inferiore ai dieci anni ricoverati sullo *Scilla*, non ancora sufficientemente addestrati alla vita e alle manovre di bordo, fossero trasferiti nel ricovero più sicuro di Anzio. Naturalmente l'amministrazione della nave-asilo avrebbe necessariamente garantito un adeguato contributo finanziario per il vitto, il personale e l'insegnamento elementare.

In occasione dell'inaugurazione ufficiale dell'Orfanotrofio Marittimo "Vittorio Emanuele III" di Anzio, il 21 ottobre 1915, S.E. Augusto Battaglieri disse: "[...] Qui, dove il sorriso mite del cielo ed il bacio del mare sono carezze agli organismi, la dolce sorveglianza delle dame gentili e le umane cure degli egregi che le coadiuvano sono carezza alle anime e si fondono in mirabile accordo verso lo scopo santo della nostra istituzione. [...] Ricordo con profondo compiacimento [...] essere intendimento del Governo che in esse si faccia opera moralizzatrice, onde i giovani ricoverati, sottratti al contagio del trivio ed ai pericoli dell'abbandono e del vizio, indirizzati all'operosità e al bene, ne escano uomini di saldo carattere e di vigoroso organismo. Orbene, qui, come sulle vecchie navi *Caracciolo* e *Scilla*, l'opera si sta vittoriosamente compiendo. [...]". Le figure più importanti che assicurarono il successo di questo trasferimento di piccoli "marinaretti" dallo *Scilla* all'orfanotrofio di Anzio, garantendo ai minori continue cure e attenzioni senza soluzione di continuità, furono: la signora Levi Morenos, che già li seguiva sulla nave-asilo e che garantì la sua importante presenza durante le prime settimane all'orfanotrofio; e

la direttrice interinale dell'orfanotrofio, la signorina Nicolina Giacchino, che rimase stabilmente ad Anzio per i primi tre mesi e successivamente assicurò il proprio supporto da Roma.

Infine, nel quinto e ultimo capitolo della relazione, sono analizzati i risultati ottenuti dall'intensa attività iniziale dell'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo in termini di aiuti concreti ai "marinaretti" ricoverati nelle navi-asilo di Venezia e Napoli, nonché in quella istituenda del Tirreno Medio e nell'Orfanotrofio Marittimo Vittorio Emanuele III di Anzio. L'idea, accolta entusiasticamente da Augusto Battaglieri⁷², era di poter collocare e seguire almeno 120 orfani della gente di mare.

Con l'approvazione del bilancio preventivo 1915-16 veniva approvato il piano di accantonare annualmente per sei anni L. 30.000 per istituire 60 piazze gratuite e 90 semigratuite a favore degli orfani. Contestualmente venivano sollecitate le varie società di navigazione, istituzioni, enti morali e privati a contribuire per completare tali piazze semigratuite. Le benefiche risposte non tardarono ad arrivare, tanto che, praticamente da subito, l'Opera poté contare per il sessennio 1915-21 su di L. 261.250⁷³. Una somma conforme a quanto auspicato che avrebbe permesso di provvedere a un numero di orfani superiore a quanto preventivato.

TRA RISCATTO SOCIALE E INSERIMENTO NEL MONDO DEL LAVORO

Nel 1915, come documenta l'elenco dei minorenni ricoverati, vi fu un totale di 155 tra bambini e adolescenti seguiti dall'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo. Di questi, 67 furono ricoverati sullo *Scilla*, 78 sul *Caracciolo* e 10 presso la sede dell'*Orfanotrofio Marittimo di Anzio*.

(72) Presidente sostituto dell'Opera di Patronato, nonché sottosegretario di Stato per la Marina.

(73) Ottenuti sommando alle L. 180.000 di contributo statale (L. 30.000 annue per sei anni) L. 81.250 dovute alle iniziative di pubblica beneficenza.

— 67 —

ALLEGATO VIII.

Num. all'ordine	COGNOME E NOME	LUOGO DI NASCITA	Età - Anni	Se orfano di padre, di madre o di entrambi o se con genitori viventi	CATEGORIA
Nave Asilo SCILLA.					
1	Ardizzone Domenico . . .	Venezia	12	Di padre	Gente di mare.
2	Bellotto Giovanni (**)	Id.	17	Di madre	Infanzia derelitta.
3	Berengo Attilio . . .	Id.	10	Di padre	Gente di mare.
4	Binder Umberto . . .	Id.	13	Id.	Infanzia derelitta.
5	Boscolo Riccardo (*) . .	Chioggia	15	Id.	Gente di mare.
6	Boscolo Umberto (*) . .	Id.	12	Di entrambi	Id. id.
7	Bucci Alberto (*) . . .	Canosa di Puglia	9	Di padre	Infanzia derelitta.
8	Bullo Giovanni . . .	Venezia	13	Id.	Gente di mare.
9	Caiselli Aldo . . .	Id.	9	Id.	Id. id.
10	Calzavara Giuseppe . .	Belluno	10	Di entrambi	Infanzia derelitta.
11	Carboni Volturno (*) . .	Fano	12	Di madre	Gente di mare.
12	Caricasole Rodolfo . .	Taranto	10	Di padre	Id. id.
13	Castellano Giovanni (*)	Montesilvano	12	Id.	Id. id.
14	Chiozzotto Raffaele . .	Venezia	12	Di entrambi	Infanzia derelitta.
15	Colaiani Mosè . . .	Manfredonia	11	Id.	Id. id.
16	Conforti Amelio . . .	Verona	11	Di padre	Id. id.
17	Contaldo Catello (*) . .	Pagani	13	Id.	Id. id.
18	Corao Antonio . . .	Venezia	14	Di padre ignoto	Id. id.
19	Corao Giuseppe (*) . .	Id.	12	Id.	Id. id.
20	Cortoni Gino (*) . . .	Roma	11	Di padre	Id. id.
21	Dal Fabbro Luigi . . .	Venezia	12	Id.	Id. id.

(*) Mantenuti a spese dell'Opera. (**) Vedi notizia a pag. 89.

— 68 —

Num. d'ordine	COGNOME E NOME	LUOGO di NASCITA	Età - Anni	Se orfano di padre, di madre o di entrambi o se con genitori viventi	CATEGORIA
22	Dal Fiol Angelo (*) . .	Parigi	12	Di madre	Infanzia derelitta.
23	D'Antiga Guido . . .	Venezia	15	Di padre	Gente di mare.
24	De Giulan Alessandro .	Id.	12	Di entrambi	Infanzia derelitta.
25	De Rossi Armando (*) .	Id.	13	Genitoriviventi	Id. id.
26	Di Domenico Gius. (*)	San Benedetto del Tronto	14	Di padre	Gente di mare.
27	Doria Anselmo. . . .	Chioggia	12	Id.	Id. id.
28	Enzo Silvestro	Burano	12	Id.	Infanzia derelitta.
29	Fabbrin Antonio . . .	Venezia	13	Di entrambi	Id. id.
30	Fabbroni Livio (*) . . .	Fano	14	Di padre	Gente di mare.
31	Fabbroni Ottavio (*) .	Id.	8	Id.	Id. id.
32	Fasan Vincenzo (*) . .	Venezia	11	Id.	Id. id.
33	Fassetta Antonio (*) .	Chioggia	15	Di madre	Infanzia derelitta.
34	Ferro Sergio	Venezia	10	Di padre	Gente di mare.
35	Gaggio Vittorio	Id.	14	Id.	Infanzia derelitta.
36	Ghezze Carlo (*) . . .	Contarina	10	Id.	Gente di mare.
37	Gobesso Oscar	Maddalena	10	Id.	Id. id.
38	Gradara Giovanni . .	Venezia	13	Di madre	Infanzia derelitta.
39	Labasin Mario (*) . . .	Id.	11	Di padre	Gente di mare.
40	Leoni Paolo	Trieste	13	Id.	Profugo triestino.
41	Lenzi Antonino	Reggio Calabria	15	Di entrambi	Infanzia derelitta.

(*) Mantenuti a spese dell'Opera.

— 69 —

Num. d'ordine	COGNOME E NOME	LUOGO di NASCITA	Età Anni	Se orfano di padre, di madre o di entrambi o se con genitori viventi	CATEGORIA
42	Lepre Alfredo	Spezia	11	Di entrambi	Gente di mare.
43	Lunghini Aldo (*) . .	Fano	13	Di padre	Id. id.
44	Maradonna Giuseppe .	Portofranco	11	Di madre	Id. id.
45	March Alfredo (*) . .	Roma	15	Di padre	Id. id.
46	March Antonio (*) . .	Venezia	13	Id.	Id. id.
47	Merabito Vincenzo (**).	Reggio Calabria	18	Di entrambi	Infanzia derelitta.
48	Nassivera Agostino . .	Pordenone	10	Di padre ignoto	Id. id.
49	Nordio Arduino	Chioggia	8	Di padre	Gente di mare.
50	Padoan Angelo (*) . . .	Id.	12	Id.	Id. id.
51	Pastore Attilio.	Venezia	11	Id.	Id. id.
52	Polti Acerboni Umberto	Id.	15	Id.	Infanzia derelitta.
53	Pullini Galliano	Trieste	13	Di madre	Profugo triestino.
54	Rampazzo Emilio. . . .	Venezia	12	Di padre	Gente di mare.
55	Rita Mariano (*)	Porto Civitanova	10	Id.	Id. id.
56	Romeo Antonino	Reggio Calabria	15	Id.	Infanzia derelitta.
57	Scarpa Angelo.	Pellestrina	18	Di padre	Gente di mare.
58	Scarpa Domenico (*) . .	Id.	15	Di entrambi	Id. id.
59	Schiffilli Nino	Ganzirri (Messina)	14	Di padre	Id. id.
60	Tagliapietra Luigi (*) .	Burano	15	Id.	Id. id.
61	Vianello Costantino (*).	Pellestrina	10	Id.	Id. id.
62	Vianello Giovanni	Id.	15	Id.	Id. id.

(*) Mantenuti a spese dell'Opera. (**) Vedi notizia a pag. 80.

— 70 —

Num. d'ordine	COGNOME E NOME	LUOGO DI NASCITA	Età - Anni	Se orfano di padre, di madre o di entrambi o se con genitori viventi	CATEGORIA
63	Vianello Giovanni Gio- seppe (*).	San Pietro di Pellestrina	12	Di padre	Gente di mare.
64	Vianello Natale (*).	Pellestrina	12	Id.	Id. id.
65	Vido Amedeo (*).	Chioggia	11	Id.	Id. id.
66	Zennaro Giulio . . .	Id.	12	Id.	Id. id.
67	Zennaro Romeo (*).	Id.	14	Id.	Id. id.

Nave Asilo CARACCILO.

68	Accardi Rosario . . .	Licodia Esben	13	Genitori viventi	Infanzia derelitta.
69	Amendola Giuseppe (*).	Napoli	13	Di entrambi	Id. id.
70	Amendola Luigi (*).	Id.	15	Id.	Id. id.
71	Ascione Antonio (*).	Ponticelli	12	Di padre	Id. id.
72	Aubry Gennaro (*).	Napoli	12	Id.	Id. id.
73	Antieri Giuseppe . . .	Id.	12	Di entrambi	Id. id.
74	Aversa Vincenzo . . .	Id.	—	—	—
75	Bertè Giuseppe . . .	Id.	13	Di padre	Gente di mare.
76	Bertè Pasquale . . .	Id.	11	Id.	Infanzia derelitta.
77	Bovè Vincenzo . . .	Id.	11	Di madre	Id. id.
78	Brancaccio Ciro (*).	Id.	15	Di padre	Gente di mare.
79	Bruno Biagio . . .	Id.	10	Id.	Infanzia derelitta.
80	Bruno Vincenzo (*).	Ischia	13	Id.	Gente di mare.
81	Cantafio Giuseppe . . .	Falerna	11	Genitori viventi	Infanzia derelitta.

(*) Mantenuti a spese dell'Opera.

- 71 -

Num. d'ordine	COGNOME E NOME	L'UGO DI NASCITA	Età - Anni	Se orfano di padre, di madre o di entrambi o se con genitori vivanti	CATEGORIA
82	Caruso Pietro	Napoli	13	Di padre	Infanzia derelitta.
83	Casaccia Giuseppe . .	Id.	14	Genitori viventi	Id. id.
84	Cascella Luigi (*) . .	Portovenere	11	Di padre	Gente di mare.
85	Cassone Giovanni . . .	San Severo	11	Genitori ignoti	Infanzia derelitta.
86	Castiglione Massimo . .	Napoli	11	Di entrambi	Id. id.
87	Cava Clemente (*) . .	Id.	13	Id.	Id. id.
88	Cimmino Luigi (*) . .	Id.	13	Di padre	Id. id.
89	Ciotola Vincenzo . . .	Id.	13	Di entrambi	Id. id.
90	Cipriati Girolamo . . .	Id.	12	Genitori viventi	Id. id.
91	Conforti Carmine (*) .	Id.	10	Di padre	Gente di mare.
92	Converso Genuaro (*) .	Secondigliano	13	Di entrambi	Infanzia derelitta.
93	Converso Vincenzo (*) .	Napoli	15	Id.	Id. id.
94	Cremonesi Alessandro (*)	Id.	12	Di padre	Gente di mare.
95	D'Agostino Antonio . .	Id.	13	Id.	Infanzia derelitta.
96	De Ciampa Salvatore . .	Id.	11	Di entrambi	Id. id.
97	De Falco Ugo	Id.	11	Id.	Id. id.
98	De Maio Giuseppe . . .	Id.	9	Di padre	Id. id.
99	De Santis Angelo (*) .	Trevignano Romano	14	Di entrambi	Infanzia derelitta.
100	Desiderj Vincenzo . . .	Napoli	11	Di madre	Id. id.
101	De Siervo Vincenzo . .	Secondigliano	10	Di padre	Gente di mare.
102	Di Gennaro Arturo (*) .	Cotrone	12	Id.	Id. id.
103	Di Leva Umberto (*) .	Napoli	11	Id.	Id. id.

(*) Mantenuti a spese dell'Opera.

— 72 —

Num. d'ordine	COGNOME E NOME	LUOGO DI NASCITA	Età - Anni	Se orfano di padre, di madre o di entrambi o se con genitori viventi	CATEGORIA
104	Di Stefano Francesco (*)	Napoli	15	Di entrambi	Infanzia derelitta.
105	Faraone Ubaldo . . .	Id.	9	Di padre	Id. id.
106	Gottaldi Francesco . .	Id.	10	Id.	Id. id.
107	Iacono Ameride . . .	Serrara Fontana	14	Id.	Gente di mare.
108	Incoronato Giovanni .	Napoli	12	Id.	Infanzia derelitta.
109	Lambiase Gennaro . .	Id.	12	Di entrambi	Id. id.
110	Lastro Raffaele (*) . .	Id.	13	Di padre	Id. id.
111	Loeritane Mario . . .	Taranto	9	Id.	Gente di mare.
112	Marantonio Umberto .	Id.	11	Id.	Id. id.
113	Milone Mario	Napoli	10	Id.	Infanzia derelitta.
114	Milone Vittorio . . .	Id.	12	Id.	Id. id.
115	Morelli Espedito . . .	Id.	12	Id.	Id. id.
116	Navari Arnaldo (*) . .	Forte de' Marmi	10	Id.	Gente di mare.
117	Nocerino Gennaro (*) .	Napoli	10	Di entrambi	Infanzia derelitta.
118	Palomba Salvatore . .	Sorrento	11	Di padre	Gente di mare.
119	Passaro Giovanni . .	Napoli	11	Di entrambi	Infanzia derelitta.
120	Pesce Vincenzo . . .	Id.	11	Id.	Id. id.
121	Petrella Francesco . .	Id.	12	Di padre	Id. id.
122	Petrella Giovanni . .	Id.	17	Id.	Id. id.
123	Petrizzelli Nicola (*) .	Id.	12	Id.	Gente di mare.
124	Petrizzelli Vincenzo (*)	Id.	9	Id.	Id. id.

* Mantenuti a spese dell'Opera.

- 73 -

Num. al verdone	COGNOME E NOME	LUOGO DI NASCITA	Età - Anni	Se orfano di padre, di madre o di entrambi o se con genitori viventi	CATEGORIA
125	Quintavalle Vincenzo .	Napoli	13	Genitori viventi	Infanzia derelitta.
126	Riccio Vincenzo . . .	Id.	11	Di madre	Id. id.
127	Rinaldi Giuseppe. . .	Id.	13	Di entrambi	Id. id.
128	Rossi Vincenzo. . . .	Id.	12	Genitori viventi	Infanzia derelitta.
129	Ruotolo Gregorio (*) .	Id.	14	Di entrambi	Id. id.
130	Sacco Mario (*) . . .	Id.	12	Di padre	Gente di mare.
131	Santilli Ugo (*) . . .	Id.	9	Genitori ignoti	Infanzia derelitta.
132	Savino Gaetano . . .	Id.	13	Di padre	Id. id.
133	Soranni Luigi. . . .	Id.	12	Id.	Id. id.
134	Spina Luigi.	Id.	15	Id.	Gente di mare.
135	Stasi Renato	Id.	11	Id.	Infanzia derelitta.
136	Tarantino Giovanni .	Id.	12	Id.	Id. id.
137	Testa Vincenzo. . . .	Id.	12	Id.	Id. id.
138	Tramma Domenico (*) .	Id.	13	Id.	Id. id.
139	Vaccaro Giovanni . .	Id.	13	Di entrambi	Id. id.
140	Varese Romualdo. . .	Id.	12	Genitori viventi	Id. id.
141	Vegliante Vincenzo . .	Capua	14	Di entrambi	Id. id.
142	Vigliotti Domenico . .	Maddaloni	11	Di madre	Infanzia derelitta.
143	Volpe Giovanni	Napoli	14	Genitori viventi	Id. id.
144	Zambardino Ciro. . . .	Id.	13	Di padre	Id. id.
145	Zammarella Vincenzo .	Id.	11	Genitori ignoti	Id. id.

*) Mantenuti a spese dell'Opera.

— 74 —

Num. d'ordine	COGNOME E NOME	LUOGO di NASCITA	Età e Anno	Se orfano di padre, di madre o di entrambi e se con genitori viventi	CATEGORIA
Orfanotrofio Marittimo VITTORIO EMANUELE III. (1)					
146	Carloti Giuseppe (*)	Sampierdarena	10	Di padre	Gente di mare.
147	De Gregori Dino (*)	Porto San Stefano	10	Id.	Id. id.
148	Della Porta Ferruccio (*)	Spezia	9	Id.	Id. id.
149	Dini Renato (*)	Roma	7	Di padre ignoto	Infanzia derelitta.
150	Donato Salvatore (*)	Torre del Faro	8	Di padre	Gente di mare.
151	Genesi Teofanio	Auzio	7	Id.	Id. id.
152	Mignogna Otello Arturo (*)	Taranto	6	Id.	Id. id.
153	Pennacchiotti Renato	Portovenere	7	Genitori viventi	Id. id.
154	Pennacchiotti Niccar. (*)	Tempio	6	Id.	Id. id.
155	Piffer Umberto (*) (2)	Trento	10	Id.	Profugo trentino.

(*) Mantenuti a spese dell'Opera.

(1) Attualmente si trovano in Auzio anche i più piccoli allievi della Nave Asilo Scilla di Venezia in numero di 23 (vedi a pag. 16).

(2) In parte a spese della sorella.

Ognuno di questi piccoli aveva alle spalle pietosissime storie di miseria e abbandono. Per lo più orfani di pescatori naufragati tragicamente o di operai delle industrie marittime (carpentieri, calafati⁷⁴, lavoratori di porto, ecc.) morti per infortuni sul lavoro, i “marinaretto” venivano da famiglie con prole numerosa, madri vedove e senza pensione. Sulla *Caracciolo* molti dei ricoverati erano anche “scugnizzi”, bambini napoletani senza famiglia che vivevano nelle strade a contatto con la malavita, e quindi ad alto rischio di diventare a loro volta delinquenti e criminali. Sulle navi-asilo, tutti questi fanciulli ebbero la possibilità di riscattarsi socialmente attraverso lo studio e il lavoro.

L'impegno dell'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo, però, non si fermò all'attività di ricovero, ma si prese cura anche del delicato compito di collocare⁷⁵ gli orfani licenziati che ultimavano il percorso formativo e addestrativo sulle navi. Così numerosi allievi dello *Scilla*⁷⁶ transitarono nella Marina mercantile dando prova di alta professionalità, e tanti diventarono volontari nella Regia Marina meritando riconoscimenti e promozioni. Fra di loro spicca un ex allievo dello *Scilla* che in qualità di fuochista ordinario nella Regia Marina ricevette un encomio solenne dal Ministro della Marina con la seguente motivazione: “in occasione del siluramento della R. Nave *Garibaldi* ha sostituito nel salva-

taggio del Comandante il fuochista Mainardi, il quale nell'avvicinarsi alla torpediniera non era più in condizione di prestarle valido aiuto. (Adriatico, 18 luglio 1915)”.

Le carte e i vari documenti del 1915, in particolare ci restituiscono poi l'esperienza di tre minorenni della *Caracciolo*. Il primo è l'allievo D'Amico che dopo la licenza da “marinaretto” fu imbarcato come mozzo sulla nave *Verona* della Navigazione Generale Italiana. Il secondo è l'allievo Benfacenti; il terzo l'allievo Giovinetti, entrambi assunti sulla nave *Ancona* della “Società di Navigazione a Vapore Italia”. Proprio questi ultimi due durante la loro prima navigazione rimasero vittime dell'affondamento del bastimento da parte di un sommergibile austriaco. Momenti di paura, sgomento e grave pericolo per la vita, rimasta salva solo grazie all'abilità nel nuoto acquisita a bordo delle navi-asilo⁷⁷. Dopo la tragica avventura, ancora una volta per interessamento dell'Opera, entrambi furono prontamente ricollocati: Benfacenti, inizialmente fu destinato a una piccola impresa marittima portuale di Napoli e successivamente sul piroscafo *Isabeau* delle Ferrovie di Stato; mentre Giovinetti, più ingegnoso e maturo, si classificò primo al concorso per l'ammissione nella *Regia Scuola Mozzi Specialisti*.

(74) Operaio addetto al calafataggio delle navi. Nelle costruzioni navali, operazione mediante la quale si rende stagna la giunzione fra due elementi di legno, come le tavole di un ponte (lo scopo allora si ottiene cacciando a forza nell'interstizio stoppa e catrame), ovvero tra elementi di ferro inchiodati, come le lamiere del fasciame esterno (in questo caso si suole rincalzare, mediante apposito utensile, il labbro della lamiera sovrapposta contro la superficie di quella sottoposta). Più in generale, è l'operazione con la quale si rende stagna una qualsiasi giunzione o una commessura tra due lamiere, o tubi, o altri pezzi metallici. (www.treccani.it)

(75) Fornire il corredo e trovare un adeguato impiego a bordo.

(76) La più anziana delle due Navi Asilo esistenti nel 1915.

(77) Gli esercizi di nuoto avevano importanza primaria a bordo delle Navi Asilo, come confermato dallo stesso prof. David Levi Morenos che si prodigò sempre in tal senso.

— 77 —

ALLEGATO IX.

**ALCUNI CERTIFICATI sulle attitudini professionali dei minorenni licenziati
come mozzi dalla Nave Asilo « Scilla ».**

Società Nazionale Servizi Marittimi
Compartimento di GENOVA

Venezia 6 Marzo 1914.

Piccolafo « Persico »

mo Signor Direttore della Nave Asilo « Scilla » — Venezia.

Ci facciamo premura di rispondere alla pregiata lettera n. 240 del 24 s. m. riguardante le notizie richieste sul conto del nostro mozzo Filippo Megna.

Con piacere possiamo comunicarvi che fino ad oggi il detto Megna ha sempre prestato *lodevole servizio* mostrandosi quel che è più, *disciplinato e rispettoso*, dimostrando così con fatti quanto utile sia l'istituzione delle Navi Asilo.

Con ogni osservanza.

IL COMANDANTE

Firmato: A. DI MARCO.

Società Italiana Servizi Marittimi
Compartimento di VENEZIA

Bari, 12 Maggio 1915.

Piccolafo « Milano »

Spett. Direzione della Nave Asilo « Scilla » — Venezia.

In possesso della pregiata v/ N. 518, in data 6 maggio 1915 ci pregiamo comunicarvi che lo sbarco del giovane Megna Filippo fu da lui stesso richiesto mentre possiamo dichiararvi che la sua condotta durante il *periodo d'imbarco fu sempre buona*.

Distinti saluti

IL COMANDANTE

Firmato: F. FIOLA.

— 78 —

Soc. Veneziana di Navigaz. a Vapore
in VENEZIA

Ancora, 11 7 Marzo 1914.

Piroscafo « Orseolo »

Spett. Direzione Nave Asilo « Scilla » — Venezia.

Ricevuto pregiata sua del 25 febbraio u. s. ricevuta oggi — Sciampagna Saverio. — Nulla posso dire a riguardo al mozzo sunnominato che non torni a suo favore; malgrado che quando venne a bordo fosse poco pratico, pure è un ragazzo di *buonissima indole e rispettoso*, potrebbe essere un poco più svelto, ma io credo che sia così di natura e quindi da quel lato non si può dir nulla.

Valga per tutto, quello che dico che se va avanti così va bene e diventerà un buon marinaio ed a questo punto va data lode a codesta Onorevole Direzione che alleva i ragazzi con sì buoni principii.

Con distinta stima mi creda devotissimo

IL COMANDANTE

Firmato: SILVIO CHIESA

Società Italiana Servizi Marittimi
Compartimento di VENEZIA

Venezia, 29 Giugno 1914.

Piroscafo « Nilo »

Ill.mo Signor Direttore Nave Asilo « Scilla » — Venezia.

Riferendomi alla lettera del 23 maggio N. 576, dalla S. V. Ill.ma inviata, posso assienrare che il mozzo Nordio Giuseppe ha compiuto *con onore il suo servizio, oltre alla buonissima condotta tenuta durante il viaggio.*

Con distinti ossequi

IL COMANDANTE

irma indecifrabile

Società Italiana Servizi Marittimi
Compartimento di GENOVA

Venezia, 8 Marzo 1914.

Piroscafo « Bosforo »

Al Signor Direttore della Nave Asilo « Scilla » — Venezia.

Il sottoscritto dichiara che il mozzo Tagliapietra Riccardo fu Antonio, appartenente all'equipaggio di questo Piroscafo, ha tenuto finora una *condotta irreprensibile*, soddisfacendo pienamente i suoi superiori nell'adempimento di ogni suo dovere.

Con la massima stima

IL COMANDANTE

Firmato: SCHIFITI

— 79 —

Società Nazionale Servizi Marittimi
Compartimento di GENOVA

Venezia, 18 Marzo 1914.

Piroscalo « Bulgaria »

Ill.mo Signor Direttore della Nave Asilo « Scilla » — Venezia.

Ci è grato comunicare alla S. V. che il giovane allievo della Nave Asilo Scilla Marzona Giulio, attualmente imbarcato su questo bordo in qualità di mozzo, ha tenuto fino adesso una condotta irrepreensibile, si è mostrato d'una operosità abbastanza lodevole e tende ad apprendere quanto ancora gli manca per completare la sua educazione di ottimo marinaio, e, senza tema di sbagliarci, siamo sicuri della sua buona riuscita facendo onore alla benemerita istituzione della Nave Asilo e al Direttore che ne regge le sorti.

Con i sensi della maggiore osservanza.

IL COMANDANTE
Firmato: M. LA NASA.

Società Nazionale Servizi Marittimi
Compartimento di PALERMO

Venezia, 17 Giugno 1914.

Piroscalo « Sardegna »

Ill.mo Signor Direttore Reggente Nave Asilo « Scilla » — Venezia.

In risposta alla pregiata sua del 16 c. m., N. 695 circa la condotta e l'operosità del mozzo Marzona Giulio imbarcato su questo piroscalo, sono lieto informarla che il Marzona non lascia nulla a desiderare sia come condotta a bordo, sia come volontà al lavoro.

Con distinti ossequi

IL COMANDANTE
Firmato: O. PESCIOTTO.

Società Nazionale Servizi Marittimi
Compartimento di VENEZIA

Venezia, 29 Giugno 1914.

Piroscalo « Nilo »

Ill.mo Signor Direttore Nave Asilo « Scilla » — Venezia.

In conformità al desiderio espresso dalla S. V. Ill.ma, nella lettera del 23 maggio u. s. N. 758, solo oggi pervenutami, mi premuro informarla che la condotta del mozzo Giuffrè Saverio è stata *buonissima* ed ha prestato il suo servizio su questo bordo con zelo e *disimpegno*.

Coi sensi della maggiore osservanza

IL COMANDANTE
Firma indecifrabile

Come testimoniano queste storie, la proposta educativa offerta sulle "navi-asilo" e l'impegno dell'Opera di Patronato a garanzia della sua sostenibilità fu un'idea vincente che di fatto diede una soluzione a due problematiche sociali dell'epoca: l'atavica mancanza di maestranza marittima e la necessità di reprimere la delinquenza, per altro rivoluzionando e adeguando i cicli scolastici alle esigenze di una nazione, come l'Italia, che del mare necessariamente aveva e avrà sempre bisogno.

IL DECALOGO DEI "MARINARETTI" SULLE NAVI ASILO

Poiché l'Italia era un Paese che per molti versi fondava sul mare la sua forza economica e la sua stabilità sociale, l'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo all'inizio della sua attività si prodigò molto anche per una buona istruzione professionale marittima dei "marinaretti" e fece in modo che i metodi educativi venissero opportunamente indirizzati. A tal proposito Levi Morenos redasse una nota nella quale venivano elencati nove "punti cospicui" per l'indirizzo educativo delle navi-asilo, una sorta di regolamento che avrebbe garantito uniformità nell'istruzione dei "marinaretti".

Innanzitutto bisogna considerare che le navi-asilo differirono sostanzialmente dai riformatori per il modo di reclutamento e per il periodo di permanenza dei minorenni nell'istituto stesso. Difatti, per essere ammessi nelle navi-asilo i minorenni dovevano avere un'età non superiore ai dodici anni e non inferiore a sei anni, con preferenza per i più giovani, anche se il limite di sei anni verrà presto portato a otto non appena l'Orfanotrofio Marittimo di Anzio poté regolarmente funzionare. Gli aspiranti "marinaretti" dovevano poi avere sana e robusta costituzione fisica e non presentare alcun segno di degenerazione mentale, non aver mai subito alcuna condanna, non essere stati in carcere preventivo o in riformatori. Inoltre i minorenni, una volta compiuti quindici anni, avrebbero dovuto essere licenziati dalla nave-asilo ed imbarcati nella Marina mercantile o nella Marina peschereccia, o nelle *Regie Scuole Mozzi ordinari o specialisti*, a seconda delle loro attitudini. "Gli allievi che avessero a manifestare tendenze viziose incorreggibili devono assolutamente venire allontanati dalle Navi Asilo ed essere collocati in Istituti, adatti per correggendi. Da tutto ciò risulta che le "Navi Asilo" devono

compiere un'opera di selezione nella vastissima dolorosa schiera dei minorenni derelitti, prendendo coloro che ancora non sono caduti nella colpa onde preservarli dal vizio e crearne degli elementi specialmente educati, *per intima disciplina e mediante una adatta educazione morale, fisica ed intellettuale*, alla vita da marinaio", scriveva Morenos⁷⁸. Nei riformatori, invece, i minorenni erano tenuti fino all'età di 18 anni e vi erano ammessi spesso in età ben superiore ai 12 anni. Mentre nelle Scuole Mozzi entravano solo quando avevano già compiuto 15 anni e mezzo.

Per mantenere l'ordine e la disciplina sulle navi-asilo, Morenos analizza una serie di punizioni: piantone di punizione; pane e acqua per uno o più pasti; servizio di pulizia delle latrine; prigione. "Ora se il criterio punitivo deve essere in stretta relazione con la qualità dei minorenni, [...] le punizioni di servizio di pulizia delle latrine e la prigione sono assolutamente inadatte alla natura delle navi-asilo e possono portare delle conseguenze antieducative e quindi sicuramente immorali, mentre non occorre dimostrare che il piantone di punizione o pane e acqua per uno o più pasti vanno applicate in forma speciale e con speciale avvedutezza"⁷⁹, commentava Morenos specificando in merito alla pulizia delle latrine come funzione punitiva che "ogni lavoro, per quanto umile e materialmente penoso e ripugnante, deve stimarsi sempre decoroso se moralmente e socialmente utile. La pulizia delle latrine affibbiata per punizione contrasta a questo criterio educativo; adottando quella punizione si arriverebbe a questa immorale conseguenza: essere necessario che ogni giorno vi sia qualcuno da punire, altrimenti nessuno pulirebbe le latrine. [...] nell'animo degli allievi innocenti [...] si desterà il desiderio che qualche compagno commetta qualche mancanza e sia condannato al servizio ripugnante della pulizia delle latrine. Ecco l'assurdo al quale si arriverebbe in un Istituto di educazione col seguire l'antiquato criterio di dover considerare sulle Navi i lavori più penosi come metodi

(78) D. Levi Morenos, "Per l'indirizzo educativo nelle Navi Asilo" (Nota del Prof. Dott. D. Levi Morenos) in ID., *L'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo nel 1915*, Roma 1915, Officine Tipografiche Bodoni, p. 93.

(79) Ivi, p. 94.

correttivi, criterio che continua quasi la tradizione della antica marineria e che ha il suo ricordo etimologico nella derivazione di *galeotto da galera*⁽⁸⁰⁾. In merito alla prigione, invece, Morenos spiega che “è assurdo pensare che per dei bambini torni necessaria questa forma di punizione, sconsigliabile non fosse altro che dal lato igienico, pensando che per dei piccoli esseri che sono nel periodo del maggiore sviluppo organico, l'aria, la luce, il moto sono elementi indispensabili ed essenziali di salute e quindi di bontà”⁽⁸¹⁾.

Il criterio che doveva guidare gli educatori delle navi-asilo sul tema dei premi e delle punizioni per Morenos era semplice e fondato sul buon senso dell'educatore. In pratica, bisognava “condurre il fanciullo a riparare per quanto è possibile il male fatto e riconoscere sinceramente la sua colpa; e punire la mancanza col togliere o non concedere un premio ed utilizzare sanamente a tale fine il sentimento umano che fa desiderare ai fanciulli come agli adulti di emergere fra i propri compagni”⁽⁸²⁾. Ecco allora i premi che si potevano stabilire fra gli allievi sulle navi-asilo: piantone d'onore fatto dai migliori allievi agli uffici di Presidenza; piantone di guardia al barcarizzo; piantone d'onore per la bandiera; cifra reale al braccio per gli allievi distinti; capi-voga per i migliori rematori; capo-squadra e sotto-capo squadra per coloro che mostravano migliori attitudini nei vari esercizi e nello studio; padrone di barca, con responsabilità di una delle imbarcazioni.

In questo modo Morenos suggeriva sei gradazioni di premi e di distinzioni che potevano dar luogo a rispettive punizioni: sospensione pro-tempore o rimozione definitiva dal grado conseguito. Espedienti educativi per dare un contenuto morale alla punizione materiale. In ogni caso “prima di punire il minorenne, devesi sa-

gacemente investigare se la indisciplinatezza non sia per avventura causata [...] da deficienze del personale stesso, per ordini non chiaramente impartiti, per mancata vigilanza, per eccessiva attenzione e immobilità imposta agli allievi, per parzialità o favoritismo e infine per l'eloquio stesso talvolta offensivo del sorvegliante verso l'allievo. Ed è pure in questa investigazione, in questa sagace ricerca che deve esplicitarsi la parte più preziosa dell'opera di un Direttore veramente degno del titolo di educatore”⁽⁸³⁾.

Il pensiero di Morenos si fonda sulla profonda coscienza di «quanto sia difficile l'opera di un educatore, quale discernimento occorra per giudicare le colpe dei ragazzi specialmente quando il personale incaricato della vigilanza sugli allievi ed anche dell'istruzione professionale, deve necessariamente essere scelto in categorie di persone [...] prive di ogni elementare preparazione per un ufficio così delicato come quello di parlare ed agire con vero discernimento educativo. Questo discernimento educativo manca purtroppo spesso anche in molti dei migliori elementi tecnici di grado superiore [...] Tali elementi sono preziosi e indispensabili su una Nave Asilo, ma occorre essi comprendano che questi istituti hanno necessità loro proprie per dare ai fanciulli la *educazione disciplinare intima* quella che si acquista per abito interno e non per una costrizione esterna basata sui castighi e sulle punizioni disciplinari e corporali. [...] È nella cooperazione sincera, affettuosa, intimamente onesta del personale più che in tutti gli statuti e regolamenti, che deve ricercarsi l'ordine e la disciplina vera, la leva potente per alzare questo edificio educativo. [...] occorre perciò che la persona messa a dirigere una nave Asilo sia dotata di grande equilibrio, di squisito senso di equità, che sia superiore a pregiudizi professionali, che sappia resistere a pressioni e raccomandazioni, a lusinghe ed a minacce. [...] Non i titoli o i gradi conseguiti nelle Scuole o nelle Università, non la conoscenza tecnica, né la coltura superiore danno il vero educatore; per questo ufficio sublime occorre soprattutto un'anima che abbia in sé la squisita dote della *bontà intelligente*, un'anima capace di sentire veramente “la sovrana eccellenza della carità”, della quale il Convertito di Damasco diceva: “la carità

(80) Ivi, pp. 95-96. Tale criterio è rimasto inalterato fino ai nostri giorni. Sulle navi della Marina Militare esiste il “serpante” (da serpa, parte estrema sporgente dello slancio prodiero dello scafo, la quale portava la polena e sosteneva il bompresso, e in cui erano installate un tempo le latrine dell'equipaggio), cioè colui che è destinato alla pulizia dei locali igienici di bordo. Tale figura, al contrario di quanto si possa immaginare, è altamente considerata e rispettata, proprio per la particolarità del servizio svolto, da parte di tutto l'equipaggio.

(81) Ivi, p. 95.

(82) *Ibidem*.

(83) Ivi, pp. 96-97.

non invidia, non procede perversamente, non si gonfia, non opera disonestamente, non cerca le cose sue proprie, non si inasprisce, non divisa il male, non si rallegra dell'ingiustizia, ma congioisce della verità!»⁸⁴.

1915: UN ANNO A BORDO DI *SCILLA* E *CARACCILO*

Volendo azzardare un bilancio complessivo, attingendo alla relazione di Morenos, possiamo affermare che, nel primo anno, l'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo fra numerose difficoltà assolve ai fini che si era proposta, consolidando e armonizzando l'attività delle navi-asilo esistenti⁸⁵; gettando buoni presupposti per l'istituzione di nuove navi-asilo che avrebbero dato un'adeguata copertura all'intero territorio nazionale; promuovendo l'Orfanotrofio Marittimo "Vittorio Emanuele III" di Anzio quale ante-nave asilo; coordinando l'intera attività dell'Opera con altri enti e istitu-

zioni affini in modo da creare efficaci sinergie mirate a unificare tutti gli sforzi rivolti a questa nobile attività; fornendo agli educatori adeguate linee guida sulla conduzione e sulle modalità di approccio verso i giovani "marinaretti".

Il 1915, insomma, non è solo l'anno di entrata in guerra dell'Italia, ma è l'anno in cui sono gettate tutte le basi di questa importante istituzione che nel futuro vide un costante miglioramento dell'attività e della raccolta di finanziamenti destinati all'Opera e soprattutto un notevole miglioramento della preparazione del personale superiore e subalterno destinato ai vari ruoli di educatore sulle navi-asilo.

Ai cosiddetti *figli adottivi della Patria* è data una grossa opportunità di educazione e collocamento nell'indotto marittimo e navale, e un'alternativa concreta per non perdersi nei meandri della vita malavitosa.

(84) Ivi, pp. 97-99.

(85) Nave Asilo *Scilla* a Venezia e Nave Asilo *Caracciolo* a Napoli.

— 83 —

ALLEGATO X.

NOTIZIE

sulla carriera di alcuni ex allievi della Nave Asilo " Scilla „

Gusso Luigi.

Nato a Caorle il 30 marzo 1896. — Ammesso nella Nave Asilo il 9 settembre 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 4 giugno 1912.

Appena licenziato ritornò presso la famiglia dedicandosi alla *pexca lagunare* in attesa dell'arruolamento nella Scuola Mozzi della R. Marina il che avvenne nel febbraio 1913.

Nel giugno 1914, superati gli esami con ottime classificazioni, fu classificato allievo nocchiere e dopo pochi mesi fu promosso *sotto nocchiere col grado di caporale*.

Scarpa Ageo.

Nato a Venezia il 15 settembre 1894. — Ammesso nella Nave Asilo il 18 agosto 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 16 agosto 1909.

Dopo il licenziamento dalla Nave Asilo navigò dapprima in qualità di *mozzo carbonaio* e poi come *fuochista* a bordo dei piroscafi mercantili.

Attualmente è fuochista nella R. Marina.

* *

Col foglio d'ordine della R. Marina 29 dicembre 1915 n. 363 ebbe encomio solenne pel seguente titolo:

« In occasione del siluramento della R. Nave « Garibaldi » ha sostituito nel salvataggio del Comandante il fuochista Mainardi, il quale nell'avvicinarsi alla torpediniera non era più in condizioni di prestare valido aiuto. (Adriatico, 18 luglio 1915).

Di Stefano Domenico.

Nato a Reggio Calabria il 5 gennaio 1897. — Ammesso nella Nave Asilo il 12 marzo 1909. — Licenziato dalla Nave Asilo il 31 luglio 1913.

Aspirava all'arruolamento nella R. Scuola Mozzi ordinari, ma dalla Commissione medica fu dichiarato non idoneo per deficienza visiva.

Appena licenziato dalla Nave Asilo imbarcò in qualità di mozzo sul battello a motore « S. Marco » della Società regionale veneta di pesca.

Il 27 Novembre 1913 imbarcò sul piroscafo « Manin » della Società Veneziana di Navigazione a Vapore — dove ancora si trova — e *compie i viaggi delle Indie*.

* *

Nel 1911 fu decorato della medaglia di bronzo al valore di marina per

— 84 —

avere coraggiosamente salvato un compagno che correva grave pericolo di annegare.

Giuffrè Saverio.

Nato a Reggio Calabria il 5 gennaio 1897. — Ammesso alla Nave Asilo il 16 febbraio 1909. — Licenziato dalla Nave Asilo il 5 aprile 1913.

Appena licenziato imbarcò in qualità di mozzo sul piroscafo « Bosnia » della Società Nazionale dei Servizi Marittimi.

Presentatosi nel dicembre 1913 all'arruolamento volontario nella R. Scuola Mozzi ordinari, venne dichiarato non idoneo dalla Commissione medica perchè affetto da congiuntivite all'occhio sinistro.

Nel febbraio 1914 imbarcò sul piroscafo « Nilo » della predetta Società e sbarcò nel luglio successivo perchè assunto in qualità di sottomarinaio nella Nave Asilo « Scilla ».

Nel settembre 1915 si arruolò volontario nella R. Marina in anticipazione di leva ed ora travasi alla fronte sull'Isonzo.

Giangrisostomi Giovanni.

Nato a Venezia l'11 gennaio 1895. — Ammesso nella Nave Asilo il 4 agosto 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 4 agosto 1909.

Appena licenziato dalla Nave Asilo imbarcò sul piroscafo « Manin » della Società Veneziana di navigazione a vapore dove rimase per circa un anno e navigò poi quasi ininterrottamente su piroscafi e velieri fino al gennaio 1914 epoca in cui venne assunto nella Nave Asilo in qualità di marinaio dove rimase fino all'arruolamento nella R. Marina.

Ora egli è marinaio nel Corpo Reali Equipaggi.

Dabalà Daniele.

Nato a Venezia il 22 agosto 1895. — Ammesso nella Nave Asilo il 27 giugno 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 25 luglio 1909.

Dopo il licenziamento si dedicò, alla pesca lagunare.

La Nave Asilo aiutò l'ex allievo facendogli costruire ed affidandogli una barca da pesca del valore di circa 400 lire che il Dabalà pagò puntualmente — compresi gli interessi — in rate settimanali.

Attualmente egli è marinaio nel Corpo Reali Equipaggi.

Megna Filippo.

Nato a Messina il 3 gennaio 1899. — Ammesso nella Nave Asilo il 30 aprile 1909. — Licenziato dalla Nave Asilo il 30 dicembre 1913.

Appena licenziato dalla Nave Asilo imbarcò sul piroscafo « Perseo » della Società Nazionale dei servizi marittimi dal quale dovette sbarcare nel maggio successivo per ragioni di salute.

Imbarcò successivamente sui piroscafi « Sicilia » e « Milano » della suddetta

— 85 —

Società e nel novembre 1915 sul piroscafo « Doria » della Compagnia Raggio dove trovatisi tuttora in attesa dell'età per l'arruolamento volontario nella R. Scuola mozzi ordinauri.

Gianni Luigi.

Nato a Chioggia il 9 agosto 1896. — Ammesso nella Nave Asilo il 23 giugno 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 6 agosto 1909.

Dopo il licenziamento dalla Nave Asilo navigò sempre su velieri al traffico specialmente per viaggi Chioggia-Istria.

Ora è senza imbarco, causa la guerra, e fra breve si presenterà all'arruolamento nella R. Marina.

Boscolo Fiovo.

Nato a Chioggia il 23 aprile 1894. — Ammesso nella Nave Asilo il 20 dicembre 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 4 agosto 1909.

Dopo il licenziamento dalla Nave Asilo fu sempre imbarcato su trabaccoli al traffico per viaggi Chioggia-Istria.

Attualmente trovasi marinaio nel Corpo Reali Equipaggi.

Cittadino Salvatore.

Nato a Paola il 9 settembre 1894. — Ammesso nella Nave Asilo il 31 aprile 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 18 luglio 1909.

Dopo il suo licenziamento dalla Nave Asilo navigò per circa due anni su velieri al traffico e su rimorchiatori della navigazione fluviale.

Nel 1911 fece ritorno a Paola dove rimase poco tempo, emigrando poi con alcuni suoi parenti nell'America del Nord.

Rimpatriò nel settembre 1915 per soddisfare agli obblighi di leva ed ora è marinaio nel Corpo Reale Equipaggi.

Saltamacchia Gennaro.

Nato a Napoli il 10 ottobre 1903. — Ammesso nella Nave Asilo il 7 maggio 1910. — Licenziato dalla Nave Asilo il 6 gennaio 1914 avendo superato con esito favorevole presso la R. Capitaneria di Porto di Venezia gli esami per il grado di Padrone nella Marina Mercantile.

Appena licenziato si occupò come apprendista meccanico nel R. Arsenale di Taranto in attesa dell'età per l'arruolamento volontario nella R. Scuola Mozzi Specialisti.

Padovano Alfredo.

Nato a Taranto il 25 gennaio 1900. — Ammesso nella Nave Asilo il 30 ottobre 1911. — Licenziato dalla Nave Asilo il 30 marzo 1914.

Si occupò come apprendista meccanico nel R. Arsenale di Taranto in attesa dell'età per l'arruolamento volontario nella R. Scuola Mozzi Specialisti.

— 86 —

Vianello Pasquale.

Nato a Pellestrina il 19 luglio 1895. — Ammesso nella Nave Asilo il 31 giugno 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 27 agosto 1909.

Dopo il licenziamento rimase saltuariamente su qualche trabaccolo per brevi periodi.

Nell'ottobre 1912 venne assunto in qualità di marinaio presso l'Azienda Comunale di Navigazione interna di Venezia dove attualmente si trova in attesa dell'arruolamento nella *R. Marina*.

Lenzi Pasquale.

Nato a Messina il 4 febbraio 1896. — Ammesso nella Nave Asilo il 3 marzo 1909. — Licenziato dalla Nave Asilo il 9 ottobre 1911.

Appena licenziato dalla Nave Asilo imbarcò sul piroscafo « Veneto » della Società Veneziana di Navigazione a Vapore e passò poi nel trabaccolo « Quattro Fratelli » dal quale dovette sbarcare nel luglio 1912 perché ammalato di ernia.

Fu curato nell'Ospedale civile di Venezia e quindi si recò a Messina presso alcuni parenti ed imbarcò poi a bordo di velieri in attesa dell'arruolamento nella *R. Marina*.

Sciampagna Saverio.

Nato a Scigiano il 18 aprile 1898. — Ammesso nella Nave Asilo il 28 gennaio 1907. — Licenziato dalla Nave Asilo il 22 novembre 1913 avendo sostenuto con esito favorevole presso la *R. Capitaneria di Porto di Venezia* gli esami per il grado di « Padrone » nella *Marina Mercantile*.

Appena licenziato imbarcò sul piroscafo « Orscolo » della Società Veneziana di Navigazione a Vapore. Sbarcò il 30 gennaio 1915 per riduzione di equipaggio ed ora trovandosi presso la famiglia intendendo — appena compirà il 18° anno di età — di arruolarsi volontario nella *R. Marina* in anticipazione di leva.

Vianello Ernesto.

Nato a Pellestrina il 10 febbraio 1899. — Ammesso alla Nave Asilo il 19 settembre 1909. — Licenziato dalla Nave Asilo il 24 luglio 1913.

Avrebbe desiderato dedicarsi alla navigazione, ma, in seguito alle insistenze della madre, si occupò in qualità di apprendista di elettrotecnica presso la Ditta Dissena di Venezia. E scelse questa specialità per poter partecipare ad un prossimo arruolamento di elettricisti nella *R. Marina*.

Rosada Filippo.

Nato a Pellestrina il 23 dicembre 1897. — Ammesso alla Nave Asilo il 2 novembre 1907. — Licenziato dalla Nave Asilo il 17 ottobre 1911.

Licenziato dalla Nave Asilo trovò aiuto presso uno zio materno e poté così proseguire gli studi nella Scuola Tecnica di Chioggia e passare poi al *R. Istituto Navico* dove frequenta ora il II Corso della Sezione Capitani.

— 87 —

Lipari Domenico.

Nato a Motta S. Giovanni l'11 luglio 1897. — Ammesso alla Nave Asilo il 16 febbraio 1909. — Licenziato dalla Nave Asilo il 18 agosto 1912.

Appena licenziato dalla Nave Asilo imbarcò in qualità di mozzo sul piroscafo « Montenegro » della Società Nazionale dei Servizi Marittimi.

Dopo un primo viaggio venne assunto nella Nave Asilo in qualità di sotto marinaio in attesa dell'arruolamento nella R. Scuola Mozzi ordinari.

Presentatosi alla visita medica per l'arruolamento nel febbraio 1913, fu trovato affetto da varicocoele. Fu fatto operare a cura della Nave Asilo presso l'Ospedale civile di Venezia per ripresentarlo ad un successivo concorso. Uscito dall'Ospedale continuò nelle funzioni di sottomarinaio a bordo della « Scilla ».

Alla nuova visita medica, nel febbraio 1914, fu dichiarato *non idoneo all'ammissione nella R. Scuola Mozzi ordinari per deficienza visiva* e perciò intraprese carriera nella marina mercantile navigando su piroscafi della Società Nazionale dei Servizi Marittimi.

Nordio Giuseppe.

Nato a Chioggia il 14 gennaio 1899. — Ammesso alla Nave Asilo il 7 luglio 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo l'8 novembre 1913 avendo sostenuto con esito favorevole presso la R. Capitaneria di Porto di Venezia gli esami per il grado di « Padrone » nella Marina Mercantile.

Appena licenziato dalla Nave Asilo imbarcò in qualità di mozzo sul piroscafo « Nilo » della Società Italiana dei Servizi Marittimi, dal quale sbarcò il 16 aprile 1915 per imbarcare sul piroscafo « Elettrico » della Società stessa dove tuttora si trova.

Ghezzi Francesco.

Nato a Pellestrina il 3 febbraio 1900. — Ammesso nella Nave Asilo il 13 ottobre 1907. — Licenziato dalla Nave Asilo l'8 novembre 1913 avendo sostenuto con esito favorevole presso la R. Capitaneria di Porto di Venezia gli esami per il grado di « Padrone » nella Marina Mercantile.

Dall'epoca del licenziamento trovò imbarcato sul rimorchiatore « Matilde » comandato dallo zio paterno ed adibito a rimorchio di draghe e di bettoline.

Marzona Giulio.

Nato a Venezia il 14 settembre 1898. — Ammesso nella Nave Asilo il 28 marzo 1907. — Licenziato dalla Nave Asilo il 29 dicembre 1913 avendo sostenuto con esito favorevole presso la R. Capitaneria di Porto di Venezia gli esami per il grado di « Padrone di cabottaggio ».

Appena licenziato imbarcò sul piroscafo « Bulgaria » della Società Nazionale dei Servizi Marittimi, dal quale sbarcò per malattia nel marzo 1914. Nel successivo aprile imbarcò sul « Sardegna », della stessa Società, ma fu costretto a sbarcare dopo sette mesi per ferita al piede sinistro riportata sul lavoro.

Uscito dall'ospedale, la Nave Asilo lo aiutò per procurargli nuovo imbarco, ma non fu più possibile ottenere il di lui arruolamento perché, istituito l'obbligo della

— 88 —

visita medica per tutti gli aspiranti, il Marzona fu dichiarato non idoneo per grave deficienza visiva.

Nel frattempo la di lui famiglia ebbe l'annuncio di una discreta eredità lasciata da una zia materna morta in America ed il Marzona, appassionato per lo studio e nel desiderio di prepararsi per poter attendere all'amministrazione dei beni familiari, si mise a frequentar la scuola tecnica come allievo esterno presso l'Istituto Ravà in Venezia con l'appoggio morale della Nave Asilo.

Sticotti Carlo.

Nato a Pellestrina il 1° dicembre 1899. — Ammesso nella Nave Asilo il 13 ottobre 1907. — Licenziato dalla Nave Asilo il 17 dicembre 1912.

Dopo il licenziamento dalla Nave Asilo si dedicò alla *pesca lagunare e costiera* e nel giugno 1914 imbarcò sul piroscafo « Sicilia » della Società Italiana dei Servizi Marittimi dal quale dovette sbarcare dopo pochi giorni per malattia.

Imbarcò poi su battelli al piccolo traffico, ma ora è senza imbarco causa la guerra.

Boscolo Angelo.

Nato a Chioggia il 12 maggio 1896. — Ammesso nella Nave Asilo il 17 luglio 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 26 luglio 1911.

Licenziato dalla Nave Asilo cominciò a navigare su trabaccoli al traffico e imbarcò poi sul piroscafo « Orseolo » della Società Veneziana di Navigazione a Vapore.

Dopo pochi viaggi preferì passare alla *marina peschereccia* e da allora fu sempre imbarcato su bragozzi *per la pesca d'alto mare*.

Presentemente trovasi senza imbarco in causa della guerra.

Gianni Vincenzo.

Nato a Chioggia il 6 dicembre 1897. — Ammesso nella Nave Asilo il 25 giugno 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 24 luglio 1911.

Appena licenziato si impiegò come apprendista meccanico presso un Cantiere navale di Chioggia, ma dopo pochi mesi, desiderando dedicarsi alla vita del mare, imbarcò in qualità di mozzo su velieri per trasporto di materiali dalle coste dell'Istria e della Dalmazia a Chioggia.

Dall'ottobre 1909 fu sempre imbarcato, dapprima come giovanotto e poi in qualità di marinaio, su piroscafi di diverse Società di Navigazione.

Attualmente è senza imbarco causa la guerra.

Bullo Dante.

Nato a Chioggia il 24 marzo 1908. — Ammesso nella Nave Asilo il 15 maggio 1908. — Licenziato dalla Nave Asilo il 17 luglio 1911.

Dopo il licenziamento dalla Nave Asilo fu sempre arruolato nella *marina peschereccia chioggiotta per la pesca d'alto mare*.

Attualmente è senza imbarco causa la guerra.

— 89 —

Tagliapietra Riccardo.

Nato a Burano il 22 luglio 1898. — Ammesso nella Nave Asilo il 4 dicembre 1908. — Licenziato dalla Nave Asilo l'8 novembre 1913 avendo sostenuto con esito favorevole presso la R. Capitaneria di Porto di Venezia gli esami per il grado di « Padrone » nella Marina mercantile.

Appena licenziato dalla Nave Asilo imbarcò in qualità di mozzo sul piroscafo « Bosforo » della Società Italiana dei Servizi Marittimi.

Dopo tre mesi trasbordò sul « Peloro » della Società stessa, in qualità di giovanotto di 2^a, ma nell'agosto 1914 dovette sbarcare e ricoverare all'ospedale per malattia.

Ristabilito, imbarcò sul « Bengasi » della predetta Società, dove rimase fino al 20 novembre 1915, giorno in cui dovette sbarcare perchè il piroscafo venne requisito dalla R. Marina.

In attesa di imbarco è ora occupato provvisoriamente come scrivano presso l'Azienda Comunale di Navigazione Interna di Venezia.

Tigano Giuseppe.

Nato a Palmi l'8 febbraio 1900. — Ammesso nella Nave Asilo il 14 aprile 1909. — Licenziato dalla Nave Asilo il 16 novembre 1913.

Licenziato perchè non idoneo alla vita del mare. La famiglia lo occupò in qualità di apprendista presso uno stabilimento meccanico.

Guerri Augusto.

Nato a Fano il 15 febbraio 1896. — Ammesso alla Nave Asilo il 15 luglio 1906. — Licenziato dalla Nave Asilo il 1^o novembre 1909.

Licenziato dalla Nave Asilo il Guerri fece ritorno a Fano e assieme al fratello, allora congedatosi dalla R. Marina, si dedicò alla pesca di mare.

Nel 1912 emigrò nell'America del Nord dove dapprima imbarcò a bordo di un pontone e poi passò in qualità di apprendista in uno stabilimento meccanico dove attualmente si trova come operaio.

NOTA.

(**) I due allievi Morabito e Bellotto, avendo dimostrato, durante gli anni della loro istruzione elementare speciale attitudine allo studio, vennero, in via eccezionale a dire quasi sperimentale, trattenuti sulla *Scilla* anche dopo compiutavi la loro istruzione elementare e professionale, mentre furono fatte loro seguire pubblicamente le Scuole Tecniche; ed ora essi stanno compiendo, con buon risultato, il secondo corso dell'Istituto Nautico, permanendo tuttora sulla nave, dove, nelle ore lasciate loro libere dallo studio e nel periodo delle vacanze, attendono ai comuni lavori marinai.

Al mantenimento del Morabito ed alle spese necessarie per i di lui studi ha provveduto una munifica signora francese fino dall'epoca del terremoto del 1908, essendo egli rimasto orfano allora di entrambi i genitori.



CAPITOLO 5

**LE NAVI ASILO
E IL “POTERE MARITTIMO”**

LE NAVI ASILO E IL “POTERE MARITTIMO”

L'ingresso in guerra dell'Italia il 24 maggio 1915 rallentò il processo di consolidamento dell'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo, sia dal punto di vista economico sia organizzativo e logistico. Nel triennio dell'impegno bellico (1915-1918) le “navi-asilo”, e tutto ciò che intorno ad esse ruotava, continuarono a portare avanti la propria missione, seppure fra mille difficoltà a volte apparentemente insormontabili.

Nei 41 mesi di conflitto, l'Opera nazionale di Patronato perseverò imperturbata a lavorare per garantire istruzione, vitto e sicurezza ai piccoli “marinaretto” delle navi-asilo bisognosi di assistenza e cure, grazie all'impegno di personalità encomiabili.

Il concetto di “educazione dell'infanzia e l'avvenire dell'Italia sul mare” richiamano chiaramente alla volontà politica, mostrata *in primis* da Camillo Benso conte di Cavour ancor prima della nascita della nazione Italia, di forgiare e accrescere il carattere e la tradizione marinara del popolo italiano. “Voglio delle navi tali da servire in tutto il Mediterraneo cioè capaci di portare le più potenti artiglierie, di possedere la massima velocità, di contenere una grande quantità di combustibile”, si esprimeva Camillo Benso in merito alla sua convinzione che la Marina fosse il più solido ausilio della politica estera nazionale, e rappresentava l'imprescindibile strumento di una nazione per conquistare e mantenere il “potere marittimo”. Un termine per il quale esistono diverse e svariate interpretazioni e teorizzazioni, anche se la definizione che forse genericamente le riunisce tutte è quella riportata sul *Dizionario enciclopedico* della Lega Navale Italiana che così recita: “l'insieme di quegli elementi che consentono ad una nazione di esercitare utilmente l'attività sul mare, in modo da trarne vantaggio e consolidamento di potenza”⁽⁸⁶⁾.

Riguardo a questa annosa questione navale, nel 1890 Alfred T. Mahan pubblicò la prima edizione di *The influence of Sea Power upon History, 1660-1783* che tradotto in diverse lingue (fra cui l'italiano grazie all'impegno del compianto ammiraglio Antonio Flamigni⁽⁸⁷⁾) rappresenta ancor oggi uno dei pilastri della strategia navale e della geopolitica. Mahan non si limitò all'enunciazione dei risultati di una ricerca storica, ma arrivò a teorizzare il principio del *Sea Power* su due piani diversi e paralleli, quello della geopolitica e quello più strettamente militare marittimo. Esso infatti include anche le sinergie che hanno origine dal commercio marittimo, dai mercati oltremare, dall'accesso privilegiato a questi mercati attraverso un sistema basato su una flotta mercantile per i trasporti, su basi militari in Patria e all'estero, e su una Marina da guerra a difesa del tutto. In tale contesto la Marina non è vista più solo come strumento militare, ma assume una valenza politica. E l'elemento geopolitico emerge netto quando Mahan enuncia le principali condizioni che sono alla base del *Sea Power* (posizione geografica del Paese, conformazione fisica, estensione del territorio, quantità e carattere della popolazione, carattere delle istituzioni nazionali) e quando in chiave di *Sea Power* definisce la strategia navale che “...ha per suo fine in pace come in guerra, la creazione, il consolidamento e lo sviluppo del potere marittimo del Paese”⁽⁸⁸⁾. Semplificando, il potere marittimo è la capacità di accrescere, difendere, curare gli interessi di una Nazione usando gli spazi marittimi, ovvero è la capacità di operare sul mare⁽⁸⁹⁾.

(86) Lega Navale Italiana, *Dizionario enciclopedico marinaresco*, Milano, Mursia, 1972, p. 470.

(87) Alfred T. Mahan, *L'influenza del potere marittimo sulla storia (1660-1783)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1994.

(88) Ivi, p. 59.

(89) R. Sicurezza, “Introduzione ai lavori”, in *Il Potere Marittimo*, Atti del convegno, (Napoli, 22 ottobre 1994), a cura di G.P. Pagano, Supplemento al *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, Settembre 1995.



Cagliari. La Regia Nave Asilo Azuni svolse, a similitudine delle altre unità, opera di accoglienza e istruzione ai minori della Sardegna

Non a caso la Marina può considerarsi la prima Forza Armata a nascere, ancor prima della costituzione del Regno d'Italia. Questo proprio perché ci fu da parte della classe politica del tempo, con Camillo Benso conte di Cavour *in primis*, la consapevolezza che una Marina prestigiosa avrebbe salvaguardato gli interessi nazionali sul mare e portato a conoscere il tricolore, la bandiera della neonata nazione in ogni angolo più remoto del globo.

“Il sottoscritto, preposto all'amministrazione delle cose di mare di uno Stato collocato in mezzo al Mediterraneo, ricco di invidiabile estensione di coste e di una numerosa popolazione marittima, sente il dovere di dare il più ampio sviluppo alle risorse navali del Paese”⁹⁰, così scriveva proprio il Presidente del Consiglio, Camillo Benso Conte di Cavour, nella nota preliminare al bilancio della Marina del 1860 e, il 18 marzo dello stesso anno, distaccava l'amministrazione della Marina dal dicastero della Guerra, costituendo un autonomo

Ministero della Marina di cui assumeva personalmente la guida. Il primo passo fu pertanto quello di separare il Ministero della Guerra da quello della Marina, rendendo di fatto l'amministrazione della Marina autonoma e indipendente. Successivamente procedette a unificare le Marine Preunitarie che non solo vantavano tradizioni secolari ma si erano sempre contraddistinte per capacità organizzative e operative. Non a caso, per esempio, la Marina Sarda sin dal 1814 aveva iniziato a costruire fregate potenti e veloci e nel 1834 aveva creato una stazione Navale in America Latina.

Tutti questi presupposti consentiranno il 17 novembre 1860 con i Regi Decreti n. 4419, 4420 e 4421 – quattro mesi esatti prima del Decreto 4671 del 17 marzo di assunzione del titolo di Re d'Italia da parte di Vittorio Emanuele II e della proclamazione dell'Unità nazionale – di sancire ufficialmente la nascita della Regia Marina, antesignana della Marina Militare italiana.

(90) M. Gabriele, *La prima Marina d'Italia (1860-1866). La prima fase di un potere marittimo*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1999, p. 32.

N.º 4419.

17 novembre 1860

2429



EUGENIO

PRINCIPE DI SAYOIA-CARIGNANO

LUOGOTENENTE GENERALE DI S. M.

NEI REGII STATI

Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposizione del Presidente del Consiglio, Mi-
nistro della Marina;

Abbiamo ordinato ed ordiniamo:

Art. 1.

La Marina militare è divisa in tre Dipartimenti, Me-
nale, Settentrionale e dell'Adriatico.

Essi saranno retti economicamente dalle stesse leggi
e regolamenti, avendo però amministrazione separata.

Art. 2.

Il Dipartimento Settentrionale comprenderà il lito-
rale dai confini di Francia sino alle estremità delle
province di Toscana.

Le Isole di Sardegna, di Capraia e del mar Tir-
reno fanno parte del Dipartimento, ed il Comando del
Voi. XXIX.

2430

medesimo avrà sede in Genova finchè non sia costruito l'Arsenale marittimo alla Spezia.

Il Dipartimento Meridionale, dall'estremità occidentale delle Province Napoletane si estenderà sino a Capo Santa Maria di Leuca, la Sicilia compresa, con sede del Comando in Napoli.

Il Dipartimento dell'Adriatico comincerà da Capo Santa Maria di Leuca e avrà termine alle bocche del Po, con sede del Comando in Ancona.

Art. 3.

Al Comando d'ognuno dei medesimi verrà preposto un Vice-Ammiraglio o Contr'Ammiraglio, che prenderà il titolo di Comandante Generale del Dipartimento.

Art. 4.

I Comandanti dei tre Dipartimenti sono indipendenti l'uno dall'altro qualunque sia il loro grado, e sotto l'immediata dipendenza del Ministro della Marina.

Art. 5.

In caso di assenza o d'impedimento del Comandante del Dipartimento, l'Ufficiale di Marina in attività di servizio più anziano in grado, applicato al Dipartimento, lo surrognerà provvisoriamente.

Art. 6.

Nei Dipartimenti che hanno per sede Genova e Napoli vi sarà un Commissariato Generale di Marina, e in Ancona un ufficio di Commissariato, dipendenti tutti direttamente dal Ministero e indipendenti fra loro.

Art. 7.

La destinazione degli Impiegati si militari che civili

2431

dei Dipartimenti avrà luogo per disposizione ministeriale.

La forza numerica del Corpo Reale Equipaggi per ogni Dipartimento verrà provvisoriamente stabilita dal Ministero, salvo a determinarla con apposita Tabella quando la esperienza sarà per suggerirlo.

Art. 8.

L'azione dei Comandanti dei Dipartimenti si estende a tutto il materiale ed al personale relativo, eccezione fatta di quello dei Commissariati Generali e del Commissariato di Marina di cui all'art. 6.

In circostanze eccezionali i Comandanti dei Dipartimenti potranno, sotto la loro responsabilità, dare ordini per iscritto ai Commissariati Generali e al Commissariato prementovati, e saranno questi tenuti ad eseguirli.

Art. 9.

Presso ogni Comandante di Dipartimento verrà stabilito un ufficio il quale sarà diretto da un Ufficiale Generale o Superiore che avrà la qualità di Capo dello Stato Maggiore del Dipartimento.

Questi godrà i vantaggi e avrà le attribuzioni che verranno stabilite con apposito Decreto.

La composizione del detto Ufficio sarà pur essa stabilita con apposito Decreto a seconda della località.

Art. 10.

I Comandanti dei Dipartimenti godranno della paga del loro grado, dell'alloggio e di un assegnamento di rappresentanza.

Art. 11.

Le attribuzioni e i doveri dei Comandanti dei Di-

2432

partimenti sono quelli dell'attuale Comandante Generale della Regia Marina sino a che non sia altrimenti provveduto.

Art. 42.

I Comandanti dei Dipartimenti avranno un Aiutante di bandiera, il quale godrà degli stessi vantaggi ora assegnati a quello del Comandante Generale della Regia Marina.

Art. 43.

In ogni Capo-luogo di Dipartimento vi sarà un Consiglio d'Amministrazione pel Corpo Reale Equipaggi.

Art. 44.

Vi sarà pure un Comitato di Marina, di cui la composizione non che le attribuzioni saranno determinate con apposito R. Decreto.

Art. 45.

Il Congresso permanente della Regia Marina rimane soppresso a datare dal 4.^o 1864.

Art. 46.

È istituito un Consiglio d'Ammiragliato, il quale avrà sede ove risiederà il Ministero di Marina. Il personale e le sue attribuzioni saranno stabilite con apposito Decreto.

Art. 47.

In Napoli ed in Genova vi sarà una Regia Scuola di Marina: ambedue saranno rette collo stesso regolamento.

Art. 48.

Nei Dipartimenti, in cui se ne verifichi il bisogno, vi sarà un Comandante del materiale che sarà un Uf-

2433

ficiale Generale o Superiore, ed un Comandante del personale delli stessi gradi, ambidue dipendenti dal Comandante del Dipartimento. Essi godranno della paga del grado e della annua indennità di L. 1200.

Le attribuzioni di detti Comandanti verranno determinate in apposite istruzioni.

Art. 19.

Li Direttori del Genio navale, dell'artiglieria e delle macchine sono dipendenti dal Comandante del materiale; tuttavia per ciò che si riferisce alle costruzioni nuove ed ai generali raddoppi, il Direttore del Genio navale riceverà gli ordini direttamente dal Comandante del Dipartimento.

Art. 20.

Il Personale addetto agli Arsenali ed ai Cantieri è dipendente dal Comandante del materiale per tutto ciò che è estraneo all'amministrazione.

I Cantieri dello Stato separati dagli Arsenali saranno comandati da Ufficiali della Regia Marina per tutto ciò che riguarda la disciplina.

Art. 21.

Nei Dipartimenti del Settentrione e del Mezzogiorno si saranno tre Direzioni, la Direzione delle Regie costruzioni navali, la Direzione d'artiglieria, e la Direzione delle macchine.

Art. 22.

Occorrendo provvedere ai suddetti servizi nel Dipartimento dell'Adriatico, il Ministero vi destinerà il personale occorrente prelevandolo dalle rispettive Direzioni degli altri Dipartimenti.

2434

Art. 23.

I Comandanti del personale e del materiale avranno un Comandante in 2.^o sotto i loro ordini, preso fra gli Ufficiali Superiori della Regia Marina.

Art. 24.

In assenza dei rispettivi Comandanti, i Comandanti in 2.^o compiono alle loro funzioni.

Art. 25.

Il Comandante del personale sarà Presidente del Consiglio di amministrazione del Corpo Real Equipaggi.

Art. 26.

I bastimenti appartenenti allo Stato saranno divisi fra i Dipartimenti per disposizione Ministeriale. Il bastimento d'un Dipartimento che entra nelle acque dell'altro, rimane, pel tempo che vi soggiorna, sotto la dipendenza del Comandante di questo, il quale non potrà trattenere o dare altra destinazione al regio legno, se non in casi tutt'affatto speciali e sotto la sua responsabilità.

Art. 27.

I Comandanti dei bastimenti isolati corrispondono per tutto ciò che si riferisce al personale, al materiale ed alle ordinarie missioni col Comandante del Dipartimento a cui appartengono.

Nelle missioni all'estero, e nelle missioni straordinarie corrisponderanno col Ministero a norma delle istruzioni che loro verranno impartite.

Art. 28.

I Comandanti le divisioni o squadre corrispondono

2435

col Ministero per quanto concerne la loro missione, e trasmetteranno ai Comandanti dei rispettivi Dipartimenti le carte relative al personale ed all'amministrazione dei bastimenti sotto i loro ordini.

Art. 29.

I Comandanti dei singoli legni di una squadra o divisione non corrispondono che con chi la comanda.

Art. 30.

I Comandanti le divisioni o squadre avranno facoltà di far cambiamenti nel personale dei bastimenti posti sotto i loro ordini, purchè questi si compiano sopra legni appartenenti allo stesso Dipartimento, eccezione fatta dei Comandanti.

Art. 31.

I Capitani dei porti e spiagge saranno dipendenti dal Comandante del Dipartimento in cui essi si trovano.

Art. 32.

I Comandanti dei bastimenti dello Stato di grado inferiore ai Capitani di porto dovranno ottemperare a quelli ordini che per iscritto fossero loro dati da essi Capitani di porto.

Art. 33.

I Capitani dei porti e spiagge potranno essere dal Comandante del rispettivo Dipartimento incaricati di servizi concernenti la Marina militare.

Art. 34.

Il prescritto dal Regio Decreto 19 settembre 1860 intorno alla riorganizzazione dei bagni pel Comandante Generale della Regia Marina rimane applicato ai Co-

2436

mandanti dei Dipartimenti in cui trovansi stabilimen-
di tal genere.

Art. 35.

Le leggi e i regolamenti in vigore nelle antiche
Province dello Stato per la Marina militare, sia per
la parte amministrativa che militare, sono applicati a
tre Dipartimenti in tutto ciò che non sono in opposi-
zione col presente Decreto a datare dal 1.^o di gennaio
1861. Con apposito regolamento verranno determinate
le norme per il servizio amministrativo.

Art. 36.

Sino a che non sia provveduto a seconda delle de-
terminazioni sancite col presente, rimangono in pieno
vigore tutte le disposizioni preesistenti.

Il Presidente del Consiglio Ministro della Marina
è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto, che
sarà registrato alla Corte dei conti ed inserito nella
raccolta degli atti del Governo.

Dat. Torino addì 17 novembre 1860.

EUGENIO DI SAVOIA

Registrato alla Corte dei conti

li 18 novembre 1860

Registrato al Ministero del Governo a n. 38

W. KUBLIN.

(Luogo del Sigillo).

V. Il Guardasigilli

P. S. VEGEZZI.

C. CAVOUR

STAMPERIA REALE

N.º 4420.

17 novembre 1860

2437



EUGENIO

PRINCIPE DI SAVOIA-CARIGNANO

LUOGOTENENTE GENERALE DI S. M.

NEI REGII STATI

Sulla proposizione del Presidente del Consiglio, Ministro della Marina;

Abbiamo ordinato ed ordiniamo:

Art. 1.

Gli Ufficiali della Marina militare Napoletana sono incorporati nello Stato Maggiore Generale della Regia Marina coi gradi e l'anzianità acquistata a tutto il 30 settembre 1860.

Art. 2.

Gli Ufficiali di qualsiasi grado ai quali dopo la suddetta epoca fossero stati conferiti nuovi gradi non saranno ammessi nella Marina militare dello Stato in

VOL. XXIX.

2438.

tale loro qualità se non quando possa loro competere per anzianità rispetto agli Uffiziali delle antiche Provincie.

Sino a quell'epoca saranno posti in istato di disponibilità.

Art. 3.

Coloro però che trovandosi nelle condizioni contemplate all'articolo precedente chiedessero essere ammessi in attività di servizio saranno incorporati col grado ottenuto avanti il 4.^o ottobre 1860, e saranno classificati a seconda dell'articolo 4.^o del presente Decreto.

Il Presidente del Consiglio Ministro di Marina è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto, che sarà registrato alla Corte dei conti, ed inserito nella raccolta degli atti del Governo.

Dat. Torino addì 17 novembre 1860.

EUGENIO DI SAVOIA

Registrato alla Corte dei conti

il 18 novembre 1860

Reg.^o 10 Atti del Governo n. c. 35

VERBILIN.

(Luogo del Sigillo).

V. Il Guardasigilli

F. S. NEGEZZA

G. CAVOUR.

STAMPERIA REALE.

N.º 4421.

17 novembre 1860

2439

**EUGENIO**

PRINCIPE DI SAVOIA-CARIGNANO

LUOGOTENENTE GENERALE DI S. M.

NEI REGNI STATI

Sulla proposizione del Presidente del Consiglio dei
Ministri, Ministro della Marina;
Abbiamo ordinato ed ordiniamo:

Art. 1.

Gli individui estranei alla Marina militare delle an-
tiche Provincie ed a quella del cessato regno di Na-
VOL. XXIX.

2440

poli, stati ammessi con grado militare nella Marina Siciliana, potranno, in seguito a loro richiesta, essere incorporati nella Marina militare dello Stato, sentito il parere d'una Commissione da Noi nominata, la quale, oltre allo accertarsi della loro idoneità, esaminerà i titoli, la condotta e le azioni di merito che potrebbero consigliare la loro ammissione nella Marina militare dello Stato, proponendo il grado che potrebbe loro essere conferito, e la sede di anzianità che dovrebbe essere per essi stabilita rispetto agli Ufficiali della Real Marina.

Art. 2.

Gli Ufficiali già appartenenti alla Marina militare dello Stato, ed a quella del cessato Governo delle Due Sicilie, i quali, avendo ottenuto la loro dimissione dal Regio servizio, entrarono a far parte della Marina Siciliana, potranno essere riammessi in quella militare dello Stato col grado e coll'anzianità che loro competerebbe se fossero rimasti nelle rispettive Marine militari.

Art. 5.

Ove alcuno di essi Ufficiali avesse durante il servizio prestato nella Marina Siciliana compiuto azioni di singolar merito, la Commissione di cui all'art. 2 dovrà prenderle ad esame e proporre quell'avanzamento o quello onorifico distintivo di cui potrebbero essere giudicati meritevoli.

2441

Il Presidente del Consiglio Ministro di Marina è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto, che sarà registrato alla Corte dei conti, ed inserito nella raccolta degli atti del Governo.

Dat. Torino li 17 novembre 1860.

EUGENIO DI SAVOIA

*Registrato alla Corte dei conti -
li 18 novembre 1860*

*Reg.º 16 Atti del Governo n.º 37
VENETIAN.*

(Luogo del Sigillo).

V. H. Guardasigilli
F. S. VEGEZZI.

C. CAVOUR

STAMPERIA REALE.

Lo stesso Esercito unitario nascerà solo il successivo 4 maggio 1861 in esito alla Nota n.76 del Ministro della Guerra Fanti che, in applicazione al precitato Decreto 4671 (che sancisce l'Unità d'Italia) "rende noto a tutte le Autorità, Corpi e Uffici militari che d'ora in poi il Regio Esercito dovrà prendere nome di Esercito Italiano, rimanendo abolita l'antica denominazione di Armata Sarda".

La Marina, definita nei decreti del 17 novembre 1860, registrati il giorno successivo presso la Corte dei Conti, come "Marina militare", "Regia Marina" e "Marina militare dello Stato", mantiene invece in essere (Art. 35 del R.D. 4419) "le leggi e i regolamenti in vigore nelle antiche Province dello Stato per la Marina Militare", senza differenziare la Marina Sarda dalle altre Marine preunitarie, che quindi si fondono in un *unicum* che assume in sé, anche formalmente, tutte le antichissime

tradizioni della storia navale italiana, dagli Etruschi ai Romani, dalle Repubbliche Marinare (Venezia, Genova, Pisa, Amalfi) a quelle preunitarie (toscana, pontificia, partenopea, napoleonica, murattiana, garibaldina e sabauda).

La Marina militare mantiene così quella continuità plurimillenaria che trova riscontro in due sole altre istituzioni nell'intero panorama mondiale, l'Impero Nipponico e la Chiesa Cattolica.

Da quel momento in poi, saranno quindi avviati, sotto la guida di Cavour, una serie di programmi che vedranno la confluenza dei Ministeri di Marina di Napoli e di Sicilia in quello nazionale, la riorganizzazione di tutto il personale militare e civile, mantenendo i progressi gradi ed anzianità maturati nelle rispettive Marine, la costituzione di tre Dipartimenti Militari Marittimi (Genova, Napoli, Ancona) e la costruzione,

Un momento del rancio a bordo di Nave Asilo Azuni



a La Spezia, di un moderno ed efficiente arsenale. L'incremento della produzione navale finalizzato all'espansione della flotta, rappresentò la base per l'inizio della crescita economica dell'Italia unitaria e la Marina fu indubbiamente uno degli artefici fondamentali dello sviluppo economico del nostro Paese. In definitiva il concetto del "prima le navi e poi lo Stato" fu il consolidamento di un millenario percorso storico, sociale, politico ed economico basato sulla caratteristica marittima e navale dell'Italia e di tutte le popolazioni che hanno abitato la penisola e le rispettive isole e che hanno da sempre utilizzato il mare per il proprio commercio, per le relazioni, per ogni attività di vitale interesse ai fini della propria sopravvivenza. È possibile riscontrare tale peculiarità fin dai tempi degli Etruschi, per poi continuare durante l'epopea Romana che, a differenza di quanto è comunemente stato scritto vide il mare come fattore di proiezione non solo militare, ma anche commerciale, per proseguire con le Repubbliche Marinare e le città di mare che per diversi secoli disseminarono il nostro territorio formando solide realtà culturali, sociali ed economiche, per finire, come abbiamo visto, alle Marine Preunitarie.

Tale tradizione è oggi simbolicamente rappresentata dalla Bandiera Navale della Marina Militare così come disposto del D.lgs. del Capo provvisorio dello Stato 9 novembre 1947 n.1305 che così recita: "Per la Marina militare, la bandiera navale è costituita dal tricolore italiano, caricato, al centro della banda bianca, dell'emblema araldico della marina militare, rappresentante in quattro parti gli stemmi delle repubbliche marinare (Venezia, Pisa, Genova, Amalfi) e sormontata da una corona turrita e rostrata". Il D.lgs. mutuava e parzialmente modificava quello più completo del 20 settembre 1941 che descriveva più specificamente la parte araldica: "Inquartato: al 1° (Marineria Veneta) di rosso al leone di San Marco con la spada e con il libro degli Evangelii chiuso, quale si usava in tempo di guerra; al 2° (Marineria Genovese) d'argento alla croce di rosso; al 3° (Marineria Amalfitana) d'azzurro alla croce biforcata d'argento; al 4° (Marineria Pisana) di rosso alla croce pisana d'argento; sul tutto l'insegna Sabauda affiancata da due fasci Littori d'oro. Lo scudo sarà contornato da un cavo torticchio d'oro e sormontato da una corona formata da un cerchio con motivi alternati di rostri e di ancore romane, cimato di quattro torri (tre visibili)

merlate alla guelfa, fiancheggiato da due prore rostrate che sporgono lateralmente, il tutto d'oro". Uno stemma araldico, quello tramandato fino ai nostri giorni e che guarnisce la Bandiera navale della Marina Militare, che suggella la millenaria tradizione marittima e navale italiana.

Tutte queste considerazioni, che sicuramente influenzarono e illuminarono in quel periodo il pensiero di tutti gli "operatori del mare", suggerirono l'importanza, diremmo strategica, di possedere idonei strumenti per forgiare e alimentare la cultura marinara degli italiani. Ma non solo: Mahan aveva correttamente indicato – tra le condizioni per lo sviluppo di un efficace potere marittimo – anche il possesso di un'adeguata riserva di persone adatte all'impiego sul mare in caso di guerra. Scriveva il grande teorico del potere marittimo: "...per quanto riguarda la popolazione, non è solo il totale generale che deve essere computato, ma il numero di gente che prende il mare o, per lo meno, che è immediatamente disponibile per l'imbarco e per la costruzione di materiali navali"⁹¹. Nell'epoca della propulsione velica, era fondamentale disporre di un'adeguata base di individui che fossero reclutabili, anche con la forza, per servire sulle navi militari e la forte comunanza tra navi militari e mercantili rendeva particolarmente agevole quest'operazione. Nell'epoca della propulsione meccanica e del vapore – l'epoca di Mahan – il valore della riserva non era venuto meno, come notava lo stesso ammiraglio americano, quando scriveva che il concetto di riserva continuava "...ad avere il suo peso; per prima la riserva organizzata, poi la riserva di gente di mare, quindi la riserva di abilità nell'uso delle macchine e la riserva di ricchezza"⁹². Nell'epoca considerata in questo libro, ciò era altrettanto corretto e vero. Le navi-asilo sicuramente rientrano nel concetto mahaniano di "riserva" e possono essere considerate a tutti gli effetti come strumento del potere marittimo oltre che come impegno sociale e caritatevole.

Quei ragazzi sfortunati, destinati alla strada e a sicura perdizione, non solo ebbero un futuro migliore, deco-

(91) A.T. Mahan, *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, op. cit., p. 79.

(92) Ivi, p. 82.

roso e pieno di soddisfazioni personali, ma, impiegati in attività connesse al mare, prestarono il loro alto contributo per il consolidamento degli interessi italiani nel mondo. Fu proprio per questo motivo che nemmeno un evento catastrofico come la Grande Guerra riuscì a scalfire un progetto così ambizioso.

1919: L'EPILOGO E LA RELAZIONE DI CAPOMAZZA

L'impegno profuso dalla Marina a sostegno delle navi-asilo fu tale e tanto, anche durante gli anni del conflitto bellico, da richiedere alla fine guerra, nel 1919, un punto sulla situazione. Nata dalla necessità, percepita come dovere, di stilare un resoconto sull'andamento e

sullo stato di salute dell'Opera nazionale di Patronato per le Navi Asilo, la relazione⁹³ del vice ammiraglio Gu-

(93) G. Capomazza, *L'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo*, Roma, Tipografia dell'Unione Editrice, 1919.

(94) Napoletano, classe 1859, entrò in servizio nel 1874, fu promosso contrammiraglio nel 1914, vice ammiraglio nel 1916 (anno in cui per motivi di età fu posto in ausiliaria), per poi essere collocato a riposo nel 1924. Ebbe una importante carriera che lo vide tra l'altro impegnato fattivamente nella guerra italo-turca, aiutante di campo del Re (1912-1915) e protagonista indiscusso nella Grande Guerra quando, al comando della 3ª Divisione navale diresse alcune delle più importanti fasi del salvataggio dell'esercito serbo.

Esercitazione a riva di Nave Asilo Azuni





Lezioni di matematica in coperta su Nave Azuni

giulio Capomazza⁹⁴ datata ottobre 1919, conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, si inserisce dunque in questo contesto.

Lo scopo della pubblicazione fu duplice: formalizzare e ufficializzare la situazione generale dell'Opera al termine delle attività belliche; e richiamare l'attenzione di chi aveva a cuore "l'educazione dell'infanzia e l'avvenire dell'Italia sul mare", sull'istituzione e lo sviluppo delle navi-asilo, e soprattutto sensibilizzare enti e privati a fornire larghi aiuti morali e materiali senza i quali tutta l'organizzazione non avrebbe avuto modo di sopravvivere.

Nelle poche pagine di questo suo scritto, si possono leggere alcuni cenni sulle Navi Asilo esistenti, *Scilla* e *Caracciolo*, sull'Orfanotrofio Marittimo "Vittorio Emanuele III", e si illustra l'azione svolta dall'Opera e il suo

programma futuro.

In merito all'Orfanotrofio Marittimo "Vittorio Emanuele III" di Anzio, Capomazza ricorda che nel 1903 fu istituito a Roma un Comitato per raccogliere fondi per la sua costruzione; che nel 1913 iniziò ad accogliere i primi ricoverati e poi riferisce che nel 1919 accoglieva cinquanta allievi dai 6 ai 13 anni.

Della Nave Asilo *Scilla* spiega che nel 1904 la Società Regionale Veneta per la Pesca ottenne con apposita legge la concessione della regia nave; che nel 1906 iniziò ad accogliere i primi orfani e che grazie al profondo impegno di enti e privati incrementò sempre più le proprie competenze. Infine segnala che nel 1919 accoglieva 95 orfani dai 5 ai 15 anni e che 66 allievi erano già stati felicemente licenziati assicurando loro un adeguato posto di lavoro.



Lezioni di nuoto e di salvataggio per i marinaretti di Nave Azuni

Poi è la volta della nave-asilo *Caracciolo* che nel 1913 era stata inaugurata a Napoli con lo scopo di ospitarvi gli "scugnizzi". La nave "lentamente incrementò sempre più le proprie competenze fino a conquistare un insperato livello di floridezza – scrive Capomazza –. Nel 1919 accoglieva 115 orfani dai 6 ai 16 anni e 24 allievi erano già stati felicemente licenziati assicurando loro un adeguato posto di lavoro"⁽⁹⁵⁾.

L'Opera Nazionale di Patronato per le Navi Asilo, «istituita con legge del 1914 a supporto della gente di mare, invece, ha coordinato e controllato l'attività delle singole navi-asilo e dell'Orfanotrofio Marittimo. La sua benefica azione non è mai mancata, nonostante la disastrosa guerra. È intervenuta a beneficio: dell'Orfana-

trofio di Anzio, rilevandolo completamente e gestendolo direttamente; della Nave Asilo *Scilla* mantenendo tutti i suoi allievi da novembre 1917 a febbraio 1919, quando a causa della guerra il Ministero della Marina ne ordinò il temporaneo allontanamento da Venezia; complessivamente dei tre istituti mantenendo a proprie spese un certo numero di allievi spendendo rispettivamente L. 48.842 nel 1915, L. 68.122 nel 1916, L. 99.580 nel 1917, L. 122.330 nel 1918. Nel 1919 l'Opera inoltre aveva accantonato un capitale di L. 160.000 – con il fondamentale contributo della presidenza della Lega Navale Italiana, che aveva donato L. 60.000 contro il diritto di disporre di un certo numero di posti ad essa intestati – per la costituzione di un fondo di riserva"⁽⁹⁶⁾.

(95) Ivi, p. 5.

(96) Ivi, p. 6.

La fine della guerra, inoltre, dava ora la possibilità di poter pensare fattivamente al futuro. I programmi furono allo stesso tempo ambiziosi e reali. Innanzitutto si sarebbe puntato a sviluppare nuove navi-asilo in modo da coprire Anzio, l'alto Tirreno, i paesi redenti⁹⁷, il basso Adriatico, la Sicilia e la Sardegna. Nella prima fase di questo piano di sviluppo, propedeutico a quello di avere una nave-asilo per ogni città italiana di mare, si sarebbero dovute distribuire tre navi-asilo sulla costa orientale e tre su quella occidentale della penisola, più una nave per ognuna delle isole maggiori: la Sicilia e la Sardegna. Il programma però si dimostrò presto di difficile attuazione, sebbene sia il Ministero della Marina

sia quello della Pubblica Istruzione non lesinassero aiuti e contributi alla causa comune. Neppure le L. 80.000 ricevute quale contributo dal Patronato furono sufficienti a coprire i sempre maggiori oneri di spesa, che già nel 1918 erano stati superiori a L. 122.000.

L'ultima pagina della relazione fu, pertanto, un accorato invito a enti, compagnie, privati, ecc. che in qualche modo fossero legati al mare, ad escogitare ogni stratagemma per sovvenzionare l'Opera di Patronato per le Navi Asilo.

Il problema dell'educazione per Capomazza doveva assurgere all'altezza di una questione di Stato di un Paese che ha nel mare la sua fonte principale di ricchezza e prosperità.

D'altra parte, il periodo post-bellico avrebbe garantito pace e stabilità, presupposti ideali per lo sviluppo e il

(97) Istria e Dalmazia.



Lezioni di vela per i giovani marinai di Nave Azuni

consolidamento di questo importante istituto che erano le navi-asilo.

Dal 1919 fino agli anni Settanta generazioni di ragazzi hanno costruito il loro decoroso e a volte prestigioso futuro partendo proprio dalle navi-asilo, contribuendo contestualmente a mantenere alto il prestigio marinaro dell'Italia nel mondo.

**DAL SALVATAGGIO DEI SERBI ALLE NAVI ASILO:
IL VICE AMMIRAGLIO "SOCIALE" DELLA REGIA MARINA**

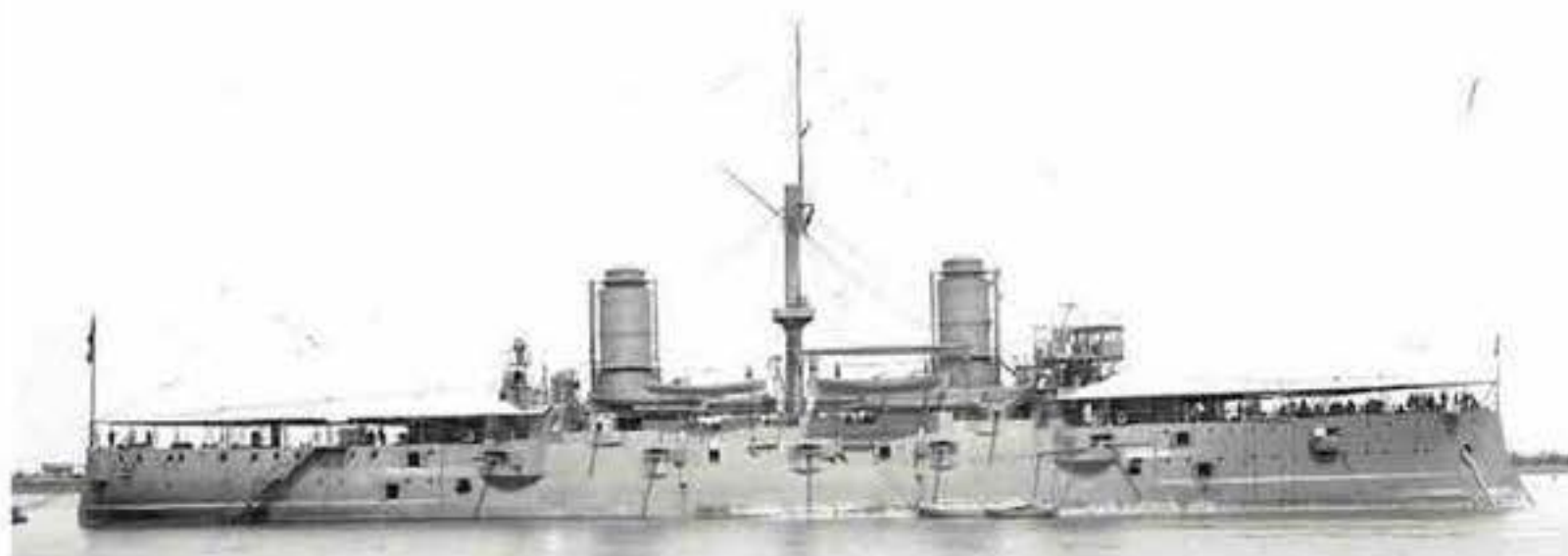
"Moltiplicare e adattare le attività alle più svariate congiunture", così si esprimeva il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel, Capo di Stato Maggiore della Marina, riassumendo la complessità di articolazioni e competenze di una Forza Armata capace di operare,

oltre che nel campo prettamente bellico, anche in quello sociale.

Per il vice ammiraglio Capomazza, occuparsi di un aspetto non specificamente militare come quello delle "Navi Asilo" non era una novità. Egli, infatti, era stato uno dei maggiori protagonisti di quella che fu la più brillante e riuscita operazione di carattere umanitario compiuta della Regia Marina durante la Prima guerra mondiale: il salvataggio dell'esercito serbo. L'impegno profuso da Capomazza è documentato da una relazione firmata dall'allora Comandante in capo della Flotta, Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi, conservata presso l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina: "Il Contrammiraglio Capomazza nella seconda quindicina del dicembre 1915 assumeva a Valona il comando della III Divisione II Squadra, composta dalle



Lezioni di voga e navigazione a remi per i giovani marinai di Nave Azuni



Francesco Ferruccio



Varese



Pisani

navi *Ferruccio*, *Varese* e *Pisani*. Questa dislocazione navale nella base dell'Adriatico orientale avveniva in dipendenza delle operazioni in atto per il salvataggio dell'Esercito serbo. È noto che questo fu in parte imbarcato a S. Giovanni di Medua e Durazzo, e in parte a Valona, come è noto che i reparti che affluivano nei due primi porti venivano concentrati a Valona per essere trasbordati su piroscafi di grosso tonnellaggio e avviati a Corfù. Si può quindi affermare che l'opera Capomazza si esplicò nel provvedere, in base alle direttive del comando della II Squadra, alle seguenti esigenze:

I° Organizzazione delle operazioni di trasbordo delle truppe serbe dai piroscafi provenienti dagli scali del nord su grossi piroscafi e imbarco delle truppe serbe affluite direttamente a Valona;

II° Organizzazione del trasporto a Valona – Corfù;

III° Imbarco della cavalleria serba affluita a Valona e convogliamento a Corfù;

IV° Operazioni di sbarco del Corpo di spedizione italiano in Albania, e organizzazione dei convogliamenti in prossimità della costa albanese.

È naturale che in tutti questi compiti sia stato, per quanto era di loro competenza, coadiuvato dal comando del Corpo di spedizione dell'Esercito in Albania e dalle Autorità marittime della base di Valona⁽⁹⁸⁾. Per comprendere meglio il ruolo del vice ammiraglio ecco per ciascuna delle operazioni che lo videro coinvolto alcuni dati statistici riassuntivi: "Questo servizio comportò un movimento di 46 piroscafi di piccolo o grosso tonnellaggio, un movimento di circa 250.000 persone (sbarchi e imbarchi) per un effettivo trasporto di 160.000 uomini circa dei quali 100.000 provenienti dalle spiagge d'imbarco S. Giovanni di Medua-Durazzo. L'inizio delle operazioni avvenne il 20 gennaio e il termine il 23 febbraio⁽⁹⁹⁾; e poi "il trasporto a Corfù fu eseguito con 8 grossi piroscafi posti a disposizione

dell'Ammiraglio; essi venivano scortati dai cacciatorpediniere da lui dipendenti verso Corfù fino a che le scorte francesi di tal base non li rilevavano. Occorsero circa 60 viaggi di piroscafi variamente convogliati⁽¹⁰⁰⁾. Con esattezza, "l'imbarco della cavalleria serba fu iniziato il 27 febbraio e terminato il 5 aprile. Furono imbarcati 13.444 uomini e 10.153 cavalli. Occorse vincere parecchie difficoltà; non fu dato conoscere subito la località di sbarco; i mezzi di trasporto promessi dagli alleati giunsero in ritardo, la commissione per le decisioni sui cavalli abili o inabili non poté iniziare presto i suoi lavori, e infine le operazioni di imbarco procedevano insieme con quelle di sbarco del Corpo di occupazione in Albania. Ciò nulla meno l'ammiraglio Capomazza poté in meno di 40 giorni effettuare lo sgombrò che le autorità francesi ritenevano non potessero compiersi che in tre o quattro mesi. Il comando della III Divisione provvedeva anche alla scorta dei piroscafi fino a 20 mg. da Capo Linguetta". Infine, "dal dicembre all'aprile vi fu in Valona un movimento di 116 piroscafi per il trasporto del Corpo di spedizione; per esso occorre provvedere allo sbarco di circa 70.000 uomini, 15.000 quadrupedi, 1.200 carri, 250 cannoni e 40.000 tonnellate di rifornimenti⁽¹⁰¹⁾.

Il modo con il quale Capomazza provvide a tutte queste esigenze si può rilevare dal seguente ordine del giorno del Comando dell'Armata: "10 febbraio 1916 – Mentre il periodo di eccezionale attività svoltasi in questi ultimi mesi si approssima al fine mi è grato di esprimere al Comando in Capo della II Squadra, agli Ufficiali Ammiragli, Comandanti, Stati Maggiori ed Equipaggi delle navi da guerra e da commercio alleate e italiane che hanno partecipato alle operazioni nel Basso Adriatico, e in particolar modo alla III Divisione, la mia piena soddisfazione per il modo meritevole del più alto elogio col quale hanno assolto il loro compito, avviandolo felicemente al termine.) *Luigi di Savoia*⁽¹⁰²⁾.

(98) Archivio Ufficio Storico Marina Militare, Fondo "Biografie Ufficiali", busta C1, fasc. 29.

(99) *Ibidem*.

(100) *Ibidem*.

(101) *Ibidem*.

(102) *Ibidem*.

CONCLUSIONI

La storia delle navi-asilo è ricca di spunti e di affascinanti aneddoti, ma negli anni della Grande Guerra, ancor di più, queste istituzioni educative trovarono e trovano un interesse senza precedenti per la loro peculiarità rispetto ad altre istituzioni scolastiche del tempo. Le navi-asilo così come sorsero negli anni presi in considerazione in questo volume, vennero via via ad attenuarsi negli anni successivi. Una conclusione quasi logica dell'esperienza che in fasi diverse della storia e per alterne vicende cedette il posto ad altre istituzioni educative. Tuttavia rappresentarono per buona parte del Novecento, fino alla nascita degli istituti nautici, un'esperienza di pregio non solo per le città marinare in cui sorsero, ma per tutta l'Italia scolastica che dopo il primo conflitto mondiale era alla ricerca di modelli educativi. Le navi-asilo, nonostante la ristrettezza economica, nella fase in cui trovarono origine, furono la massima espressione di tre elementi che si integrarono tra loro: l'asilo, la nave, il mare. Questi tre elementi possono essere declinati nella vita e nella scuola. Nessun'altra istituzione, quanto questa, ha avuto modo di sottolineare Squarciapino, è riuscita ad integrare la scuola alla vita, così da renderla un vero e proprio tirocinio di vita. A ciò ha certamente contribuito l'ambiente formativo di bordo con i suoi tempi, i suoi ritmi, ma anche i programmi di rigenerazione fisica, intellettuale e morale, alla base delle capacità professionali a cui i "marinaretti" vennero chiamati.

I piccoli marinai, infatti, furono anche piccoli pescatori, si esercitarono tantissimi nell'arte della pesca e della marineria, in coperta e sotto coperta, a vela e coi remi. Le loro non furono mai e non solo esercitazioni scolastiche pregne di retorica spesso vana. A bordo, sulla nave, l'apprendistato era autenticamente proiettato a far imparare un mestiere per vivere e non solo per sopravvivere.

Certamente i mezzi erano esigui, ma educatori come Levi-Morenos, Garaventa, Civita Franceschi, riuscirono a educare i marinaretti prima di tutto alla responsabilità e al lavoro, infondendo loro un senso profondo di dignità umana e spirito di cooperazione, indispensabili nella vita sociale, specie dopo la Grande Guerra.

Le navi-asilo, come sottolinearono pedagogisti, educatori e ufficiali di Marina, sono state organizzate a tal punto da poter preparare i ragazzi non solo a difendere il territorio nazionale a bordo delle navi da guerra in caso di chiamata alle armi, ma anche nei vascelli mercantili e nelle flottiglie pescherecce. Gran parte di loro fece tesoro dell'esperienza vissuta a bordo delle navi-asilo ritrovando fiducia e speranza nella vita che troppo presto li aveva messi a dura prova.

Tale percorso si dimostrò vincente poiché pose l'accento sul recupero di quella profonda dignità fondata sul senso di appartenenza, affetto e solidarietà.

La Marina, madre generosa, li raccolse dalla strada poveri e soli ma li plasmò e li fortificò, restituendoli alla vita uomini forti e capaci.

POSTFAZIONE

Per chi riesce, con gli occhi del cuore, a guardare oltre l'evidenza, anche nelle vicende più buie dell'esperienza umana è sempre possibile scorgere segni di speranza, piccole luci che vincono le tenebre e continuano a tracciare un cammino che sembrava smarrito per sempre.

Se è vero che uno dei periodi più oscuri della storia è stata la Prima Guerra Mondiale, è anche vero che, proprio in questo contesto, si sono verificati tanti eventi e accese tante luci, veri e propri fari, capaci di riorientare il percorso dei singoli e dei popoli verso il recupero di quell'"umano" che la guerra offende e distrugge. Ed è sorprendente constatare quante di queste luci vengano ancora oggi scoperte, grazie a narrazioni dimenticate o a pazienti lavori di ricerca, come quello portato avanti in modo egregio dagli Autori del testo che ho il piacere di "chiudere".

Illuminare di speranza e tracciare un cammino: è la vocazione educativa! E ogni qualvolta si ritiene di dover ricostruire o ci si sente spinti a cambiare il mondo, non si può non ripartire dall'educazione.

Educare, forse lo si dimentica spesso, è un verbo che va coniugato in prospettiva integrale: significa far emergere l'umanità e aiutare a svilupparla; significa rispettare l'uomo, accoglierlo con i suoi bisogni, promuoverlo nelle sue potenzialità e insegnare a ciascuno il rispetto della propria dignità.

Significa dargli il pane e capire che egli non vive di solo pane. In questo senso, educare è una delle forme più alte di carità e di speranza.

Questa carità e questa speranza incontrarono, grazie alle "Navi Asilo", molti bambini nella prima Guerra Mondiale.

I bambini, in guerra, hanno fame, vivono l'abbandono e la solitudine, sono paralizzati dalla paura, non vedono il futuro, quando, addirittura, non siano essi stessi assoldati, usati, trucidati.

Sono piccoli dall'infanzia rubata, che non può essere restituita solo con l'assistenza, e hanno bisogno di ritrovare la sicurezza che viene dall'amore, per crescere con equilibrio e poter essere, nel futuro, operatori di quella pace che non hanno potuto sperimentare.

Questo testo è il documento prezioso di come, attraverso le "Navi Asilo", la Regia Marina, seguita da tanti volontari, particolarmente educatori, abbia risposto alla vocazione a difendere la vita e la pace, la solidarietà e la fratellanza: valori che costituiscono il senso profondo del servizio militare e rappresentano l'unica vera arma contro la violenza, il terrore, la guerra. Si accendeva così una luce forse piccola, ma capace di vincere l'oscurità di quel grande male; una di quelle luci che si possono accendere solo con l'amore, anima di ogni vero servizio e di ogni autentica educazione.

Anche oggi, la nostra Marina Militare svolge un servizio d'amore umile e profondamente educativo, diffuso in molti ambiti: primo fra tutti, il grande lavoro di soccorso e accoglienza degli immigrati. Assieme a tante realtà del nostro Paese, essa si impone decisamente sulla scena del mondo, non con la forza di un esercito o con il potere decisionale, ma con quell'autorevolezza che porta avanti gesti di carità convinti, competenti e concreti, consapevole di quanto essi siano necessari e pieni di eternità.

Le Navi Asilo hanno raccolto i bambini, prime vittime della Prima Guerra Mondiale. Quanti dei profughi, degli stranieri oggi raccolti e accolti, sono bambini, vivi o purtroppo morti, spesso partiti soli da terre povere e insanguinate o giunti soli perché hanno perso tutti nell'orrore delle traversate!

Uomini e donne della Marina Militare Italiana continuano, così, a porre gesti di speranza che, assieme alle cifre dei salvataggi, narrano il riscatto umano, la ritrovata dignità, l'attenzione ai più piccoli, dalla quale si misura il senso di civiltà di un popolo e il suo investimento nel futuro.

Ma, per accorgersi di tutto questo, bisogna saper guardare oltre!

Sì, bisogna guardare oltre le cose per accorgersi dell'umanità che stiamo smarrendo e del futuro che possiamo sognare; per scorgere le luci che ancora si accendono, indicando al mondo la direzione verso un senso di umanità da ritrovare.

Luci che sono segno di Dio, del Suo amore misericordioso che non dimentica gli uomini, che non dimentica i piccoli e che, sempre, aiuta a ritrovare la strada del bene chi voglia guardare e contemplare il mondo con i Suoi occhi. Da cittadino e da pastore, credo che chi ha letto questo Libro sia stato aiutato a ritrovare tale sguardo; abbia intravisto una luce capace di risvegliare la nostalgia della carità e la forza della speranza, generatrice di scelte coraggiose e accoglienti come quelle che i nostri militari, oggi come ieri, testimoniano e insegnano.

✠ Santo Marciàno
Arcivescovo Ordinario Militare per l'Italia

BIBLIOGRAFIA E LETTURE CONSIGLIATE

- AA.VV., *Obiettivo Grande Guerra. Gli scatti fotografici della Regia Marina sul fronte navale, aereo e terrestre*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2016
- AA.VV., *Trieste e la Venezia Giulia (seconda edizione)*, Roma, Istituto Editoriale Julia Romana, 1951
- AA.VV., *Le fanterie di Marina italiane*, 2ª ed., riv. e ampl., Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998.
- E. Bagnasco, M. Spertini, *I mezzi d'assalto della X Flottiglia MAS*, Parma, Albertelli Editore, 1991.
- F. Bargoni, E. Gay, V.M. Gay, *Navi a vela e navi miste italiane*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2001.
- R. Battista La Racine, "La Regia Marina alla vigilia della Grande Guerra", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, marzo 2008.
- R. Battista La Racine, F. Prosperini, *Atlante storico della Marina Militare (1861-1991)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2006.
- R. Battista La Racine, F. Prosperini, *La Marina italiana 1861-1991. Compendio di 130 anni di vita*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2007.
- R. Bernotti, *Il potere marittimo nella Grande Guerra*, Livorno, Raffaello Giusti, 1920.
- R. Bernotti, *La Guerra Marittima. Studio critico sull'impiego dei mezzi nella guerra mondiale*, vol. I, Firenze, Carpignani & Zipoli, 1925.
- E. Bravetta, *La Grande Guerra sul mare*, Milano, Mondadori, 1925.
- A. Balliano, G. Soavi, *L'Italia sul Mare nella grande guerra*, Torino, Casa editrice Giovanni Chiantore, 1934.
- A. Bottini, *I condottieri. Paolo Thaon di Revel*, Piacenza, Società tipografica editoriale Porta, 1922.
- S.J. Buchet, F. Poggi, "Gli sbarramenti del Canale d'Otranto durante il primo conflitto mondiale", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, settembre 2008.
- A.F. Casanova, "Le navi asilo", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, dicembre 1990.
- E. Cernuschi, A. Tirondola, *Noi e loro - La Grande Guerra in Adriatico – strategie, tecnologie e battaglie*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2016
- S. Ciccarelli, *Gli eroi del cielo, della terra e del mare*, Milano, A. Mondadori, 1926.

- A. Da Zara, *Pelle d'Ammiraglio*, Nuova Edizione commentata a cura di E. Cernuschi e A. Tirondola, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2013.
- M. Donnini, "L'aviazione marittima durante la Grande Guerra", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, dicembre 2009.
- M. Cosentino, R. Stanglini, *Il Corpo del Genio Navale*, Selex, giugno 2006.
- F. Fatutta, *Treni armati*, supplemento alla *Rivista Marittima*, Roma, novembre 2002.
- F. Fatutta, *Marinai in grigioverde*, supplemento alla *Rivista Marittima*, Roma, gennaio 1998.
- F. Favre, *La Marina nella Grande Guerra. Le operazioni navali, aeree, subacquee e terrestri in Adriatico*, Udine, Gaspari Editore, 2008.
- E. Ferrante, *La Grande Guerra in Adriatico*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1987.
- E. Ferrante, "Le operazioni navali in Adriatico", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, giugno 2008.
- A. Fraccaroli, *Alla guerra sui mari*, Milano, Fratelli Treves Editori, 1917.
- U. Fracchia, *La Marina Italiana nella guerra europea. Per la difesa di Venezia*, Milano, Alfieri & Lacroix, 1917.
- G. Fioravanzo, *La Marina Militare nel suo primo secolo di vita 1861-1961*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1961.
- M. Gabriele, *La prima Marina d'Italia (1860-1866). La prima fase di un potere marittimo*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1999.
- M. Gabriele, "Origini, trattative e aspetti della convenzione navale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, marzo 2008.
- M. Gabriele, "Il salvataggio dell'Esercito serbo", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, settembre 2008.
- A. Gallizioli, *Cronistoria del naviglio nazionale da guerra (1860-1906)*, Roma, Officina Poligrafica Italiana, 1907.
- G. Galuppini, "Le operazioni navali sui Laghi Maggiore e di Garda nella seconda e terza guerra d'indipendenza e nella prima guerra mondiale", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, dicembre 2000.
- G. Giorgerini, "Prima guerra mondiale: nascono i mezzi d'assalto della Regia Marina", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, dicembre 2008.
- V. Grienti, L. Merlini, *Navi al fronte. La Marina italiana e la grande guerra*, Fidenza, Mattioli1885, 2015.
- U. Guglielmotti, *Storia della Marina Italiana*, Roma, Vito Bianco Editore, 1959.
- G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis, Maryland, Naval Institute Press, 1994.

- Lega Navale Italiana-Sezione di Taranto, *Premuda (conferenza del Comandante A. Da Zara tenuta nel Salone della Provincia l'11 giugno 1930)*, Taranto, Arti Grafiche A. Dragone & C., 1930.
- F. Leva, *Storia delle campagne oceaniche della Marina*, vol. I - IV, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1992.
- C. Loiseau, *L'équilibre adriatique (L'Italie et la question d'orient)*, Librairie Academique Perrin et C., 1901.
- F. Micali Baratelli, *La Marina Militare italiana nella vita nazionale (1860-1914)*, Milano, Mursia, 1983.
- Alfred T. Mahan, *L'influenza del potere marittimo sulla Storia*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1994.
- G. Manzari, C. Capone, "Prima Guerra Mondiale: nascono i mezzi d'assalto della Regia Marina", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, dicembre 2008.
- G. Manzari, "Cronologia della Grande Guerra", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, marzo 2008.
- G. Manzari, "Marinai in grigioverde. La cooperazione della Marina alle operazioni dell'Esercito sul fronte terrestre", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, settembre 2008.
- G. Manzari, "La difesa costiera e i treni armati", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, dicembre 2008.
- R. Nassigh, *La Marina Italiana e l'Adriatico*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1998.
- G. Santi Mazzini, *La Marina da guerra, le armate di mare e le armi navali dal rinascimento al 1914*, Milano, Mondadori, 2002.
- H. Newbolt, *Storia della Grande Guerra ricostruita su documenti ufficiali. Le operazioni navali*, Livorno, Tipo-Litografia Regia Accademia Navale, 1932.
- Ufficio Storico della R. Marina, *La Marina Italiana nella Grande Guerra*, Firenze, Vallecchi, 1935 (vol. 1 e 2).
- G. Po, *La guerra marittima dell'Italia*, Milano, Edizioni Corbaccio, 1934.
- G. Po, *Cenni sull'opera compiuta dalla Marina Italiana durante la guerra e sull'impiego del naviglio e delle armi*, Roma, Ditta Evaresto Armani, 1921.
- G. Po, *La guerra marittima adriatica giudicata dagli stranieri*, Estratto dalla Rassegna Italiana, Roma, 1921.
- G. Po, "Sintesi della guerra d'Italia sul mare (Il contributo dato dalla Marina alla vittoria)", dal volume *Il Decennale*, Firenze, Editore Vallecchi, 1929.
- G. Po, *La guerra sui mari*, Bologna, Nicola Zanichelli, 1940.
- G. Po, *L'interessamento della Regia Marina ai problemi dell'Adige e del Garda*, Milano, Industrie grafiche N. Moneta, 1930.
- G. Po, *Il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Torino, S. Lattes & C. Editori, 1936.
- V. Pieroni, *Il servizio postale nella Marina Militare (1892-1920)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1976.

F. Prosperini, "L'occupazione, la difesa e lo sgombero dell'isola di Pelagosa", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, giugno 2008.

F. Prosperini, "Genesi e sviluppo dei M.A.S. Attività operativa in Adriatico 1916-1918", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, settembre 2008.

F. Prosperini, *Diario di bordo - 1914-1918 - La Grande Guerra della Regia Marina giorno per giorno*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2017.

A. Pucci, E. Marcuzzi, *Luigi Rizzo*, Bologna, L. Cappelli, 1938.

P.P. Ramoino, "La Regia Marina nella prima guerra mondiale (L'organizzazione della R. Marina durante il conflitto)", *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, Roma, giugno 2008.

A. Santoni, *Due secoli di Guerra sul mare*, Roma, Libreria Militare Ares, 2012.

H. Sokol, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria 1915-18*, Roma, Ufficio Storico della Marina, 1931.

Stato Maggiore della Difesa, Roma, *Per l'esercito serbo. Una storia dimenticata*, 2014.

V. Spigai, *100 uomini contro due flotte*, Livorno, Società Editrice Tirrena, 1959.

Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina Militare vista da Aldo Fraccaroli*, Roma, 2014.

Ufficio Storico della Regia Marina, *Esposizione di Torino (mostra storica della vittoria sul mare 1915-1918)*, Milano-Roma, Casa editrice d'arte Bestetti e Tumminelli, 1928.

C.V. Usborne, *Fumi all'orizzonte (ostilità nel Mediterraneo negli anni dal 1914 al 1918)*, Tradotto dall'inglese a cura dell'Ufficio Storico della R. Marina dall'ammiraglio di divisione Wladimiro Pini, Livorno, Lito-tipografia della R. Accademia Navale, 1934.

F. Vicoli, *Il condottiero di una flotta vittoriosa (Paolo Thaon di Revel)*, Milano, Edizioni La Prora, 1934.

AA.VV., *Cronistoria documentata della guerra marittima 1915-1918*, Ufficio Storico della Marina, costituita dalle seguenti collezioni, fascicoli e volumi:

Collezione: Preparazione dei mezzi e loro impiego.

Fascicolo I - *Preparazione ed impiego del personale.*

Fascicolo II - *Costruzione e riparazione del naviglio; approntamento ed impiego delle armi e materiale vario di guerra.*

Fascicolo III - *Servizi logistici e servizi sanitari della R. Marina durante la guerra.*

Fascicolo IV - *Difese costiere e loro sviluppo durante la guerra.*

Fascicolo V - *Sbarramento del Canale d'Otranto.*

Fascicolo VI - *Miglioramenti nautici ai porti; canali navigabili; altre opere di pubblica utilità compiute dalla R. Marina durante la guerra.*

Fascicolo VII - *Aviazione marittima durante la guerra.*

Fascicolo VIII - *Cooperazione della Marina alle operazioni dell'Esercito sul fronte terrestre.*

Fascicolo IX - *Preparazione e organizzazione dei M.A.S.*

Collezione: Impiego delle Forze Navali - Operazioni.

Fascicolo I - *Concorso delle Forze Navali del Basso Adriatico nelle operazioni militari dei Balcani.*

Fascicolo II - *Dati statistici sull'impiego del naviglio durante la guerra.*

Fascicolo III - *Apertura delle ostilità in mare (24 maggio 1915).*

Fascicolo IV - *Azioni navali minori nel Basso ed Alto Adriatico.*

Fascicolo V - *Azione navale del 29 dicembre 1915 nel Basso Adriatico.*

Fascicolo VI - *Azione navale del 15 maggio 1917 nel Basso Adriatico.*

Fascicolo VII - *Bombardamento di Durazzo (nel 1918).*

Fascicolo VIII - *Occupazione dell'Isola di Pelagosa.*

Fascicolo IX - *Gesta dei M.A.S.*

Fascicolo X - *L'azione di Premuda (10 giugno 1918).*

Collezione: Serie Speciale.

Guido Po, *Gabriele D'Annunzio combattente al servizio della R. Marina*, 1931.

Guido Po, *L'attività della R. Marina dalla guerra libica a quella italo-austriaca*, 1931.

Gennaro Laghezza, Mario Di Losa, *Gli avvenimenti della guerra nei riflessi della legislazione marittima*, (vol. I: *Periodo della neutralità: agosto 1914-maggio 1915*, 1932; vol. II: *Periodo dal 24 maggio al 31 dicembre 1915*, 1935).

Luigi Ravenna, Mario Di Losa, *Il traffico marittimo*, 2 vol., 1933.

Udalrico Ceci, *Le occupazioni adriatiche*, 1933.

AA.VV., *I nostri sommergibili durante la guerra 1915-1918*, 1933.

